

CAZON
DT
-A56

G.P.D.V.


Government
Publications

3 1761 11651916 6



Ontario Ministry of Transportation

ANNUAL REPORT 1991•1992

 Ontario



Over 50% recycled paper
including 10% post
consumer fibre
Plus de 50% de papier
recyclé dont 10% de fibres
post-consommation

M - An official mark of Environment Canada.
M - Marque officielle d'Environnement Canada.

Copies of this annual report are available
at \$2.50 per copy from Publications Ontario, 880 Bay Street, Toronto,
Ontario M7A 1N8 (416) 326-5300. Toll free long distance: 1-800-668-9938.
Cheques or money orders should be made payable to the Treasurer of Ontario
and payment must accompany order ISSN 0843-4042



Table of Contents

Minister's Message

2

Strengthening Ontario's Economy

3

Working for Sustainable Transportation

11

Promoting Efficiency

17

Improving Safety

18

Increasing Access

19

Summary

23

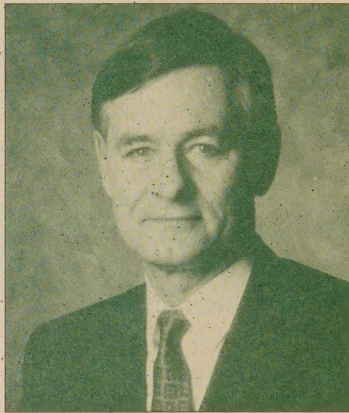
Organization Chart

24

Expenditures

26

Minister's Message



The past year was a challenging one for many people in Ontario, including those in government. Fiscal 1991-92 saw the demand for public services across the province increase to an all-time high, while provincial revenues declined for the first time in more than 40 years.

As Ontario moved toward economic recovery and renewal, the government's central challenge was to deal effectively with the recession, economic renewal, job protection and attracting new investment – while continuing to provide necessary public and social services.

The government and related agencies joined forces to reduce costs, streamline operations and increase overall efficiency. These efforts helped the government achieve many of its key economic and social service objectives in communities throughout the province while continuing to make strategic economic investments.

The government recognizes effective, efficient transportation systems are key to maintaining and renewing the province's economic strength. At the same time, Ontario's roads and highways, air routes, rail and waterways represent vital economic lifelines upon which people and businesses throughout the province depend. The ministry's programs and policy

activity during fiscal 1991-92 focused on maintaining and enhancing this important infrastructure.

Transportation is a relatively labor-intensive sector with the potential for supporting thousands of jobs throughout the province. I am particularly pleased that during fiscal 1991-92 the ministry was able to create the equivalent of 31,000 full-time jobs for one year through its highway maintenance and construction and municipal road support programs.

This annual report describes some of the highlights of the ministry's economic renewal efforts as well as the significant achievements. All ministry staff and the government can take pride in this record of service to the people of Ontario.

A handwritten signature in cursive script, reading "Gilles Pouliot".

Gilles Pouliot
Minister

Strengthening Ontario's Economy

Ontario's focus during the past year has been to find ways to adapt to the structural changes taking place in our economy. These changes, which are occurring worldwide, have forced governments and businesses to find ways to operate more efficiently to fulfill their mandate, remain competitive and overcome the economic downturn this transition period has brought with it.

For the Ministry of Transportation, the challenge has been to ensure Ontario's transportation systems promote economic competitiveness and social development. With limited resources, the ministry has focused on the delivery of efficient, well-integrated, environmentally sensitive services to meet the needs of a growing and diverse society. As this report for fiscal 1991-92 describes, the ministry has made some positive strides.

Uniting the past and the future

In September 1991, MTO's 75th anniversary celebrations offered all staff an opportunity to reflect on the ministry's accomplishments and service to the people of Ontario. But the historic occasion also helped set the tone for the ministry's renewed commitment for effective action into the 21st century. It served as a reminder that MTO faces many challenges and staff must keep looking ahead to find ways to meet them effectively.

The 75th anniversary made it clear just how much Ontario has changed since the Department of Public Highways was created in 1916 to look after the province's few roads, bridges and vehicles. In 1991-92, MTO was responsible for meeting the transportation needs of all people in the province, including people with disabilities and for maintaining and expanding a large, integrated network involving all major modes of transportation – road, rail, water and air.

Investing in employment and economic renewal

In fiscal 1991-92, which began April 1, 1992, the ministry's budget was \$2.84 billion, of which

approximately \$2 billion was earmarked for capital expenditures – the largest single capital investment made in Ontario by any provincial government ministry. More than half of MTO's capital budget – some \$1.3 billion – represented transfer payments to municipalities across the province for maintaining and building local roads and transit and providing other transportation services that keep local communities moving ahead.

Ministry expenditures, including highway construction and maintenance and ministry support for municipal roads, created the equivalent of one year of full-time work for more than 31,000 people and provided a solid foundation to support the more than 300,000 transportation-related jobs throughout the province. In Northern Ontario, where some 2,000 people work directly for MTO, the ministry's annual \$87.5 million payroll makes it one of the region's largest employers.

An important part of the ministry's capital spending in 1991-92 involved more than \$75 million under the government's Anti-Recession Program. This money was used to fund municipal road-related projects that provided work for people in communities across the province that were hard hit by Ontario's difficult economic situation.

Expanding and rehabilitating the provincial highway system

The ministry awarded highway construction and maintenance contracts in 1991-92 worth more than \$420 million. This work included rehabilitating more than 850 kilometres of roads, replacing 15 bridges, widening 35 kilometres of highways, constructing nine kilometres of new roads and three new highway interchanges and building 50 new bridges. In all, the work created the equivalent of one year of full-time work for about 14,000 people. Major projects that began or continued during the fiscal year included:

- widening parts of Highway 401 between London and Woodstock to six lanes from four lanes;



- completing the widening of the E.C. Row Expressway in Windsor to four lanes;
- constructing Highway 24 (New) around Hespeler in Cambridge;
- constructing Highway 403 between Ancaster and Brantford;
- extending Highway 403 in the Burlington area from the QEW to Highway 5;
- constructing Highway 407 between Highway 427 and Dufferin Street north of Toronto;
- widening Highway 115 to Peterborough;
- expanding Highway 417 (the Ottawa Queensway) to six lanes from four lanes between Woodroffe Avenue and Moodie Drive;
- constructing the new Highway 416 link from Highway 16 at Century Road and Highway 417;
- building the Highway 11/17 interchange in North Bay;
- adding a new interchange at Highway 69 (New) and Highway 124 in Parry Sound; and
- upgrading Highway 61 between Thunder Bay and the U.S. border.

Strengthening the municipal road network

The 136,544-kilometre network of municipal roads in Ontario represents a vital component of the provincial transportation system, promoting the efficient movement of people and goods in every corner of the province. The municipal roads system is expanding by about 600 kilometres a year and it includes some 8,824 bridges with spans of six metres or more.

The ministry supports economic growth throughout the province by providing transportation funds and subsidies for building and maintaining the municipal roads system. The subsidy program's rates vary from 50 to 100 per cent, depending on the size of the municipality, the type of work being undertaken and each municipality's ability to pay. The program also includes funding assistance for municipal ferry services, highway connecting links, development roads, roads in areas without municipal organization, township sidewalks and transportation demonstration projects.

In fiscal 1991-92, the ministry provided a total of \$826 million for improving and maintaining the municipal roads system. Those funds were distributed among 879 organized municipalities, including regions, counties, cities, towns, townships, villages and First Nations.

MTO's expenditures supported substantial employment in hundreds of communities throughout the province, including the estimated 8,000 permanent staff employed by municipalities for road maintenance and construction. The ministry's funds also provided direct and indirect employment opportunities for hundreds of local contractors and suppliers.

Under the Anti-Recession Program, municipal roads improvements received more than \$52 million, stimulating additional employment throughout the province. Some 546 individual projects were undertaken – ranging from cutting back brush at the roadside to major road and bridge reconstruction.

Extending Ontario's lead in public transit

The growth of public transit in Ontario during the past four decades has been outstanding. As the first jurisdiction in North America to subsidize local public transit, Ontario has developed and maintained a strong leadership position in providing regular and specialized transit services and in the manufacturing of transit-related technology and equipment.

This leadership role was recognized during the year when Gerry Johnston, the ministry's Assistant Deputy Minister for Planning, was awarded the prestigious American Public Transit Association State and Local Distinguished Service Award for leadership and outstanding vision in transit in North America.

In 1991-92, the ministry provided a total of \$422.5 million to municipalities for operating and expanding their transit services, an increase of more than five per cent from the previous year. In all, 80 municipalities received funding for conventional transit systems, money that was used to protect the province's significant investment in existing facilities and ensure continued high levels of service and reliability.

MTO's capital expenditures for transit during the fiscal year totalled \$172.9 million. The funds were used to purchase a total of 233 transit buses; acquire computer equipment that enhances safety and efficiency; complete transit garages in St. Catharines, London and Mississauga; construct new transit terminals in Barrie and Cambridge; and undertake a number of other transit-related capital projects in other parts of the province.

Public transit is a major source of high value-added employment in Ontario. Most of MTO's transit support dollars are spent by municipalities on goods and services produced by Ontario industries, including major transit equipment manufacturers in Mississauga and Thunder Bay and numerous other suppliers elsewhere in the province.

To ensure the continued viability and future development of Ontario's rail equipment industry, the Ontario government entered into negotiations with Bombardier Inc. for the sale of the Urban Transit Development Corporation (UTDC), which is a provincially owned Crown Corporation. UTDC is the only Ontario-based producer of rail mass transit equipment, and employs some 860 people at plants in Thunder Bay and Kingston. UTDC also supports employment for more than 2,000 other people who work for companies that supply the corporation with a wide range of goods and services.

Quebec-based Bombardier Inc. is a Canadian company with a strong track record in mass transit. During the past 17 years, the firm has sold about \$4 billion worth of transit equipment, 90 per cent of which has been exported to more than 20 countries around the world.

TRANSFOCUS 2021 aims at 30-year plan for Niagara - Lake Erie area

Until recently, a large part of the ministry's organizational structure was devoted to studying and planning for each of the major modes of transportation - road, rail, water and air.

In 1991-92, however, the increasingly complex and interdependent relationship between all aspects of

transportation, society and the economy led MTO to make a major shift in its approach to planning - away from concentrating on separate transportation modes and toward treating the modes as complementary components in a unified system.

This change of emphasis during the last fiscal year led to the first of what will be a series of multi-modal, fully integrated strategic planning studies that MTO will conduct in the 1990s.

TRANSFOCUS 2021 aims to develop a long-term, comprehensive strategic transportation plan for a large study zone consisting of the regions of Niagara, Haldimand-Norfolk, Hamilton-Wentworth, the County of Brant and the City of Brantford. The study area represents one of the most vital economic transportation corridors in Ontario.

TRANSFOCUS 2021 will examine the current status and future development of all the major transportation modes - road, rail, water and air, including the needs of people with disabilities and elderly people - in the larger context of a fully integrated transportation system. The study will weigh the major local issues in transportation against a set of broad provincial objectives intended to integrate transportation with economic, environmental, social and land use objectives.

Using extensive public consultations, TRANSFOCUS 2021 will be the first attempt in Ontario to blend local needs and aspirations with the future needs of the province's transportation system. The result will be a detailed 30-year transportation plan for moving people and goods effectively and serving the needs of the public, local businesses and industry.

Ontario transportation takes the world stage

This year was a busy one for the ministry's new External Relations and Partnerships Office which, along with the Transportation Industry Office, coordinates MTO's activities with external partners in Ontario and around the world. During the year, the ministry hosted some 15 international delegations from countries that included Australia, China, Ghana,

Iceland, India, Indonesia, Korea, Namibia, Norway and Saudi Arabia.

One of the ministry's most important roles in the area of international trade is to promote Ontario companies that provide transportation-related goods and services to potential buyers from around the world. MTO Ontario-based manufacturing and service firms establish key foreign government contacts which can help them win contracts in the international market – spurring new exports of Ontario-produced goods, services and technologies.

In the past, MTO has assisted various Ontario and Canadian companies in obtaining international work in areas such as freeway traffic management systems, consulting engineering and transportation equipment supply. This year, ministry staff provided numerous Ontario companies with technical, financial and marketing advice; helped establish contact networks and bring a range of new Ontario products to market; encouraged the exchange of technical and product information; helped create Ontario-based export consortia and provided numerous letters of reference to support Ontario firms bidding on projects abroad.

MTO also co-operated with a number of private companies, Metropolitan Toronto and other provincial ministries in 1991-92 to win the right to host the International Road Federation's 1997 World Meeting in Toronto. Between 3,000 and 4,000 international delegates are expected to attend the event, which will provide many opportunities for showcasing Ontario and Canadian-made transportation products and services.

MTO consulting service helps smaller companies compete

Today's highly competitive economy can be a challenge for small and medium-sized firms, especially if they are looking to solve transportation and distribution problems or break into new markets. But many such firms have discovered the ministry's Physical Distribution Consulting Services Office can provide them with expert assistance that can give them a competitive edge.

MTO's physical distribution consultants provide technical information and one-on-one counselling and

advice designed to improve the participating firms' logistics management skills, economic performance and overall competitiveness. These services, along with detailed site studies for firms looking to locate in Ontario, helped spur considerable economic development and growth in many communities across the province.

In fiscal 1991-92, physical distribution staff prepared a total of 174 comprehensive reports for small and medium-sized companies and completed 19 detailed community economic projects in every region of the province. It is estimated this work reduced distribution costs by more than \$5 million for the companies. As well, the increased competitiveness led to \$11 million more in annual sales.

The consulting office's toll-free Northern Ontario Freight Rate and Information Service also provided detailed information to 159 firms during the year. This service led to estimated distribution cost savings for Ontario companies of more than \$2.3 million. By increasing companies' efficiency and competitiveness, the ministry's physical distribution consulting office is making a significant contribution to Ontario's economic renewal – supporting existing jobs and helping to create new ones.

COMPASS enjoys international success

COMPASS – Ontario's new, electronic interactive driver information system – was first installed two years ago on a section of Highway 401 across the top of Toronto, from Martin Grove Road to Yonge Street. The ministry has since built a five-kilometre extension on Highway 401, from Martin Grove Road west to Renforth Drive. The overhead highway message/sign boards transmit traffic information to motorists about problems and congestion along the constantly monitored route.

The system's aim is to maximize existing freeway capacity by reducing traffic congestion, collisions and delays and the related fuel consumption and vehicle emissions that result from long rush-hour tie-ups and roadway blockages.

A key component of the COMPASS concept is the Traffic and Road Information System (TRIS) – a service that automatically faxes accurate, up-to-the-minute





traffic information on accidents, delays, construction and maintenance activities to local news media, emergency services and other agencies. The TRIS service has operated successfully throughout the Toronto area since the spring of 1991. Early in 1992, MTO began providing a live feed from COMPASS video cameras to Toronto's Citytv, to help commuters plan their morning routes before leaving home.

Most of the engineering consultants and equipment suppliers involved in the implementation of the COMPASS system are based in Ontario. Many of these companies are now enjoying significant success in selling their services and products in markets across Canada and abroad, including the United States, Scotland, the Middle East and Hong Kong.

Who are you going to call?

In February 1992, the ministry launched a new, toll-free telephone information service for provincial truckers. The new service is designed to be especially helpful to owner-operators in the province, who cannot afford to spend a lot of time away from their "rolling" offices to call different government offices for information on provincial trucking policies, regulations and licensing.

The Truckers HelpLine – along with its French-language equivalent, *Info Camionneurs* – provides Ontario truckers with a one-window, single-call service, a direct connection to knowledgeable people who can provide fast answers to their questions without referring them to other departments. If a question cannot be answered on the spot, it is researched, and the HelpLine staff calls the trucker back with the needed information. The service is designed to promote an efficient, well-informed trucking industry, which enhances productivity in a sector that is vital to Ontario's economic well-being.

Intelligent vehicle/highway technologies taking off

On some roads across the province, it is still possible to catch a glimpse of the occasional Model T, rattling along on wooden-spoke wheels after hundreds of hours of painstaking restoration. But while such sights can breed temporary nostalgia for the days of

kerosene headlights, rumble seats and solid rubber tires, there is little doubt that the steady march of technological progress is gradually creating a whole new era in transportation in Ontario.

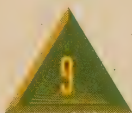
The cutting edge in transportation technology today is Intelligent Vehicle/Highway Systems (IVHS), which use advanced computer and communications systems to improve efficiency and safety and reduce environmental pollution. Current IVHS technology links components of the transportation system – drivers and travellers, vehicles, roadways and control centres – into integrated systems.

One example of an IVHS system uses roadside scanners to send and receive traffic- and road-related safety information to and from passing vehicles. Variations of such systems are currently used by North American trucking firms to keep track of their fleet vehicles, and researchers and developers are extending the technologies to enable several other potential uses throughout the surface transportation sector.

MTO stepped up its IVHS program in 1991-92. The program is designed to foster provincial economic renewal and improved transportation productivity and mobility by developing practical uses for advanced IVHS technologies. It is intended to help Ontario keep pace with similar initiatives currently under way in Europe, Japan and the United States. One of the first products to be developed under the program, called TravelGuide, will be a portable traveller information computer – which will serve as a focal point for Ontario-based development of advanced transportation technologies.

Another initiative started in 1991-92 involves the ministry and a number of U.S. states. The I-75/AVION project is designed to improve trucking operations along the I-75/Highway 401 corridor from Florida through Ontario to the Quebec border. The project is looking at ways to use automatic vehicle identification (AVI) to keep truck inspections and paperwork to a minimum and reduce delays at border crossings, while continuing to control vehicle safety and weight.

MTO also stepped up its efforts to bring some of the efficiency and cost-saving benefits of IVHS to public transit in Ontario by introducing advanced



vehicle location and control systems (AVLC). During the fiscal year, the ministry worked with several transit properties in the province to develop standard specifications for purchasing and using the high-tech products that are needed for AVLC. A recently completed software package will significantly improve the service provided to the disabled community by Ontario's paratransit systems by automating the scheduling of rides for patrons.

To make industries, academia and governments aware of the many opportunities in the growing IVHS field, the ministry also jointly organized a major IVHS conference during the year. The other conference partners included the Transportation Association of Canada, the federal Transportation Development Centre, the Canadian Urban Transit Association and the Quebec Ministry of Transportation.

Remote airports bring economic recovery closer

Air travel was a considerable adventure for most people only 30 years ago. Today, with the increasing globalization of the economy, business travel has become a routine part of economic life.

In remote areas of Northern Ontario, where population centres are located far apart and far from southern cities and markets, an efficient, accessible air travel network is just as important as an effective highway system is to more populated areas.

During the past two decades, MTO's remote northern airport program has helped increase the number of airports in the North to 57 from 13. In 1991-92, the ministry operated 25 remote airports in Northern Ontario and provided northern municipalities with capital remote airport funding of \$7 million and operating subsidies of \$1.5 million.

Wasteless highway concept comes closer

During 1991-92, public concern about the environment was somewhat eclipsed by concerns about the economy. But efforts to promote a healthy environment remained close to the top of the public agenda and high on the government's list of priorities.

With a larger capital budget than any other provincial government ministry, MTO is in a unique position to take environmentally friendly action in all parts of the province. At the heart of the ministry's environmental strategy is the concept of the wasteless highway, which aims to eliminate all salvaged road wastes such as concrete, asphalt and timber by reusing them in new construction projects. Most highway construction projects do not start until seven to 10 years after the planning begins and MTO uses that time to carefully consider all the possible environmental, social and natural impacts of the work.

During 1991-92, many of MTO's operational activities helped further the process of minimizing highway waste. These efforts included:

- a joint project between MTO and the Ministry of the Environment in Thamesville to use scrap rubber from used tires in hot asphalt mix;
- experiments that used waste asphalt pavement and concrete in a granular base as material for building road shoulders;
- evaluations of new, non-polluting, water-based paints for traffic marking and coating steel bridges;
- the development of new, environmentally friendly techniques for repairing bridges; and
- a joint project with Domal Envirotech to recycle old tires for use as transitional collars for maintenance holes on local roads.

During the year, the ministry revised its Provincial Highways Program Class Environmental Assessment and submitted it to the Ministry of the Environment for review and approval. MTO also contributed to the government-wide initiative to develop major reforms to the province's Environmental Assessment Act.

Ministry staff participated in the development of a provincial Wetlands Policy Statement during the year

and completed a new manual on noise policies and procedures for highway maintenance and construction. The manual contains recommendations on how to predict and mitigate the noise impact of provincial highways throughout the province.

In partnership with the Ontario Good Roads Association, the ministry also delivered environmental training courses to municipal maintenance and operations staff through the MTO-supported C.S. Anderson Road School, based at the University of Guelph's main campus.

New highway lights reduce energy bills

In addition to maintaining the hard surface of Ontario's extensive network of highways, the ministry must also ensure that provincial roadways are adequately illuminated to promote safe night driving. To accomplish this objective, MTO maintains more than 30,000 special highway lights, called luminaires.

During the past several years, MTO has replaced more than two-thirds of the old-style lighting technology (mercury vapor lamps) with newer equipment – high-pressure-sodium lights, which last longer and are more energy-efficient.

Until recently, the ministry's policy was to replace the mercury units with high-pressure-sodium technology as the older units burned out. But in early 1991, a close examination of MTO's electricity bill revealed that, while only 29 per cent of the highway lighting used mercury vapor technology, the mercury lighting accounted for more than 44 per cent of MTO's electricity costs for lighting. Cost-conscious operations staff proposed an accelerated program to replace all the mercury units that are still in use.

The program will be carried out between 1991 and 1995 and the ministry will replace the remaining 8,916 mercury vapor lights with high-pressure-sodium units. When the project is completed, MTO will have reduced the total amount of energy it uses to light provincial highways each year by more than 2,000 kilowatt-hours. The resulting cost savings are estimated at \$630,000 per year.



Lower-salt diet good for roadways and environment

Road salt has proven its effectiveness in improving the safety of provincial highways in winter conditions, but over-salting can cause needless environmental harm to the soil and water near roadways. That is why, like many health-conscious people in Ontario, some provincial highways are going on a diet that involves a lot less salt.

In Sault Ste. Marie District, for example, ministry staff made a concerted effort during 1991-92 to reduce the use of road salt while continuing to provide an acceptable level of service. The initiative resulted in a salt reduction of about 30 per cent and an estimated savings of \$600,000.

MTO also co-operated with Hope Township and Northumberland County officials in an information exchange program designed to safely reduce the amount of road salt used during the winter of 1991-92. The initiative, which was prompted by local concerns about road salt's impact on drinking water, resulted in the ministry's reducing salt use in the Welcome Highway 2 Route by 48 per cent from the previous winter with significant cost savings and no reduction in the level of service on the highway.

Moving to cleaner transit

When automobile commuters find themselves behind a conventional transit bus in heavy summer traffic, they know what to expect: an irritating and smoky reminder of transportation-related air pollution. While it is far more energy efficient to transport 50 people on a single bus than in 50 separate cars, it is not the perfect solution to protecting our air quality, particularly in urban areas.

During fiscal 1991-92, the ministry continued its research to evaluate the potential benefits of using cleaner-burning alternative fuels and technologies in public transit vehicles. In addition to reducing the environmental impact of public transit, the program also makes a significant contribution to Ontario's economic renewal.

Back in 1985, MTO initiated the development and testing of natural gas buses, with pilot projects in Hamilton and Mississauga. Some 50 natural gas buses have since been purchased from Ontario Bus Industries

by the Toronto Transit Commission, the Hamilton Street Railway and Mississauga Transit. The buses are currently being used in regular service and are being evaluated for durability, economy and environmental impact.

To refuel its new natural gas buses efficiently, the Toronto Transit Commission recently built a state-of-the-art filling station that can have the buses back on the road in just five minutes. As a result of the ministry-assisted demonstration program, Ontario Bus Industries has sold 150 natural gas buses to transit systems in the United States.

In October 1991, the ministry helped fund a new program in Windsor to evaluate six methanol-powered transit buses in daily service. The project will assess the operational, economic and environmental benefits of running the buses on 100 per cent methanol, which burns more cleanly than diesel fuel.

During 1991-92, MTO also participated with OC Transpo in an Ottawa project designed to test the effectiveness of devices that can trap many of the unburned hydrocarbons and other particulate matter emitted by conventional transit buses. The traps have been installed on two new buses and six old ones. The project will determine whether the traps are effective in reducing those thick clouds of black smoke that can be such an irritating part of rush-hour commuting.

NGV gets high-tech upgrade

Clean-burning, economical natural gas for vehicles (NGV) has been available as an alternative transportation fuel for more than 40 years. Until recently, however, the technologies available to convert gasoline-powered engines to natural gas were just as old. Many modern automobiles – most of which have sophisticated electronic engine controls – do not perform as well after being converted to run on natural gas.

With support from MTO and a number of other government and private-sector partners, ORTECH International of Mississauga has developed a high-tech solution: a natural gas fuel injection (GFI) system that combines a computer, a metering valve and small pressure regulator in a conversion kit that works on any gasoline-powered car or light truck.

Tests of the injection system have shown that it reduces vehicle emissions by about 30 per cent and cuts fuel costs in half. ORTECH has signed an agreement with Grantech Manufacturing of Kitchener to mass-produce the GFI kits and orders are now pouring into Ontario from across North America and Europe.

MTO also supported work during the year by Mississauga-based Yugotech to develop an advanced natural gas fuel delivery system, the advanced gas injection system, (AGIS), for cars and light trucks. The work involved conducting tests on several AGIS-equipped vehicles to help reduce the vehicles' exhaust emissions. Yugotech hopes to take the AGIS system past the development stage into commercialization and to start manufacturing the system in quantity in Ontario.

Tracking down CO boosters

During 1991-92, MTO continued to test new, high-tech remote detection equipment that can measure individual vehicle exhaust emissions, which include unburned hydrocarbons, particulates and harmful gases such as carbon monoxide (CO).

During a period of several months, the remote equipment monitored all vehicles entering the ministry's head office complex in Downsview. When the ministry selected some of the vehicles for detailed emission testing, it was found that about 50 per cent of the carbon monoxide emitted was being produced by only 10 per cent of the vehicles. MTO continued to study the feasibility of adapting the remote testing technology to monitor the emissions of larger, diesel-powered vehicles, such as buses and transport trucks.

How much is that highway in the window?

One of the many cost-saving initiatives studied by the ministry during 1991-92 was the Adopt-a-Highway concept, which is practised in many U.S. states as a cost-effective method of keeping the roadside litter-free. The concept involves forming partnerships with community service organizations and others who volunteer their time and services to take care of a stretch of roadway – usually a few kilometres long.

Adopt-a-Highway initiatives in the United States have proved to be very useful at providing community-

minded citizens with a way to make a worthwhile, highly visible contribution, while also helping cash-strapped governments meet their financial constraints and ensure the quality of the roadside environment.

Trial Adopt-a-Highway projects began in 1991-92 in MTO's Northwestern Region and were reported to be both highly popular and successful. A decision on whether to proceed with a provincewide program will be made after the trial projects have been fully evaluated.

3Rs spell sizable savings

During the year, MTO expanded its use of the 3Rs that have long been associated with environmental protection: reduce, reuse and recycle. And the results are paying off in both reduced environmental impact and significant cost savings.

MTO expanded its tire retreading program to all of its districts during the year as well as to several other ministries. The program, which will eventually be extended to the entire province, requires the use of retreaded tires on all light and heavy trucks and off-road equipment and the removal for recycling or reuse of all scrap tires from ministry districts and patrol yards. Retreading the old tires will divert an estimated 180 tonnes of rubber from provincial landfills and result in annual savings of about \$90,000.

MTO established standing agreements in 1991-92 with numerous suppliers across the province to purchase large quantities of bulk engine oil. The use of the oil, which must contain at least 50 per cent refined stock, is now mandatory in all provincial government vehicles. The policy reduces the amount of virgin fossil fuel consumed by the government's fleet by more than 50,000 litres per year.

As well, all MTO garages established rebuild and exchange programs for vehicle alternators and starters. The program will lead to estimated savings of some \$75,000 a year. Another new policy was established to adopt white as the official color of Ontario government vehicles, with the exception of snowplows, maintenance and construction equipment. The policy will enable fleet vehicles to be transferred more easily when they are sold and eliminate the need for extensive repainting by new owners.

Savings look good — and not just on paper

With concerns about the environment and conservation running high, the 3Rs are having an impact on many of the everyday administrative procedures used by the ministry. In September 1991, MTO formed a new Green Route committee to co-ordinate the ministry's environmental activities under the government's Green Workplace and 3Rs programs. The work of the committee has already led to some promising results.

During the year, for example, MTO started using self-adhesive labels to extend the life of inter-office envelopes that have no room left for addresses but are otherwise still in good condition. The practice will save an estimated \$1,500 per year.

As well, the ministry converted all its high-volume photocopiers to use the double-sided mode. The move is expected to reduce the use of copier paper ministry-wide by about 15 per cent. Most of MTO's heavy-duty photocopiers were also fitted with automatic power-down switches to reduce energy consumption when the machines are not in use. MTO has established a policy to require all new photocopying equipment to have this feature in the future.

MTO also moved to ensure that all its offices across the province meet government-wide requirements for a minimum of 50 per cent recycled content in copier paper. By meeting the requirements, the ministry will use about 80 tonnes of recycled paper each year — saving an estimated 1,200 trees that would otherwise be needed for new pulp and paper.

In MTO's Publishing Management Office, five old printing presses were replaced with high-speed

copying equipment that can use double-sided, recycled paper for more than 50 per cent of all jobs. The changeover will not only save paper, but also eliminate the use of printing chemicals, non-disposable printing plates and other chemical wastes. In addition, MTO adopted a policy during the year which requires that all short-term printing done outside the ministry, including the printing of the Ontario Road Maps, use paper with at least 50 per cent recycled content and 100 per cent vegetable inks.

During the year, MTO began requiring that all the tenders it receives be printed double-sided, where possible. The policy is expected to reduce the amount of paper used in the tendering process by about 30 per cent — or some 10,000 single sheets of paper. The ministry has also established a policy requiring local furniture suppliers to deliver new merchandise wrapped only in blankets, which can be taken away and reused after delivery. The policy will reduce MTO's annual total of packaging waste by between two and three tonnes.

Thousands of glass coffee mugs were distributed to employees at MTO's Downsview head office complex. The measure will reduce the number of disposable styrofoam cups used each year by about 100,000. The Downsview complex also set up numerous recycling centres during the year, each of which features separate containers for fine paper, newsprint, styrofoam, blue box material and regular garbage. The highly visible recycling centres have resulted in a 41 per cent reduction in the amount of material the complex sends to local landfills.



Cutting the cost of operations

Cost-effective and efficient operations are always important, but particularly so during a period of fiscal restraint. Throughout the province, MTO's regional and district offices worked to reduce operational costs wherever possible, while continuing to maintain high-quality services.

Some of the initiatives designed to save costs and improve efficiency during the year included:

- consolidating highway patrol yards to maintain service levels out of fewer locations; and
- switching to single-operator snowplows.

During fiscal 1991-92, the ministry developed and released a new, electronic version of the Ontario Provincial Standards Drawings and Specifications. The material can now be accessed on a standard PC terminal. The standards are used by municipalities, consultants, contractors and suppliers to promote consistent, high-quality design and construction of all major transportation facilities.

MTO's Surveys and Design Office continued to urge major partners to adopt standard specifications and drawings in all their highway and bridge related projects. Across the province, MTO's district office staff also continued to encourage and assist local municipalities to issue joint tenders wherever possible for the many common items they purchase, such as fuel, oil, road salt and culverts. The joint tenders help several municipalities at once to take advantage of lower prices through bulk buying.

MTO also assists the efficient movement of goods by investing in new equipment and facilities. In MTO's Southwestern Region, for example, the Putnam South truck inspection station received a new, seven-platform static scale and an upgraded console controller. The new scale is designed to speed up the inspection process, reducing the time lost by truckers who stop at the station. The state-of-the-art device is one of only two in North America, and is expected to significantly improve the station's overall efficiency.

Promoting productive partnerships

During 1991-92, staff throughout the ministry worked on several new initiatives designed to promote greater efficiency and productivity throughout Ontario's transportation sector. Highlights of these initiatives included:

- studying ways to make Ontario's trucking industry more competitive;
- designing a new business skills course for truck owner-operators, in co-operation with the Owner-Operators' Association and the Ministry of Skills Development;
- updating the Ontario Intercity Guide, which provides current information about passenger transportation modes and facilities throughout the province;
- helping with the incorporation and licensing of the new Goderich-Exeter Railway, a short freight line which began operating under provincial jurisdiction in April 1992;
- studying the impact of federal tanker safety policies on the cost of shipping petroleum products and chemicals on the Great Lakes; and
- sponsoring a new Electronic Bulletin Board for the marine industry, to improve internal communications and electronic file transfer among professionals within the industry.

Energy savings boost productivity

Transportation accounts for about one-quarter of all the energy used in Ontario each year and represents an enormous economic and environmental cost. During fiscal 1991-92, the ministry continued to provide information on a wide range of energy efficiency and productivity measures that can help Ontario's transportation sector reduce fuel consumption – a sure-fire way to reduce costs and boost productivity.

MTO's popular TruckSave program launched the Awards of Excellence during the year to recognize companies that have significantly improved the energy efficiency and productivity of their overall operations.

Two gold and two silver awards were presented to four companies at the Ontario Trucking Association's annual convention. TruckSave also produced a new video, TruckSave Payload, designed to help Ontario's truckers increase their competitiveness through a wide range of efficiency and productivity measures.

MTO staff also worked on a study to develop an implementation strategy for a ridesharing centre for the Metropolitan Toronto area. The work will ultimately help increase the carpooling services available throughout the Greater Toronto Area, with the goal of

reducing traffic volumes, saving energy and lowering pollution.

The ministry's Municipal Energy Program also produced a new instructional video during the year that describes how to maintain local roads efficiently in the summer. The video received its first public screening at the Ontario Good Roads Association's annual meeting in February 1992 and was favorably received by representatives of the province's 879 municipalities.

Improving Safety

Road Safety Corporation planning gets under way

In 1992, the government announced plans to create a Crown corporation to improve road safety and co-ordinate road user programs and activities for the entire province. The new Ontario Road Safety Corporation's primary objective will be to reduce the number of collisions in Ontario, thereby reducing the associated costs to taxpayers and the immeasurable cost of human suffering. Those costs, which include income loss, property damage, legal and health care costs, are estimated at close to \$4 billion each year.

When it becomes operational in 1993, the Road Safety Corporation will take over many of the responsibilities of MTO's current Safety and Regulation Division. Those responsibilities include testing, licensing and monitoring the performance of drivers and commercial carriers; qualifying, registering private and commercial vehicles; public education, safety promotion and advocacy; safety research and policy development; and developing partnerships with interest groups throughout the province to promote efficiency, reduce costs and balance a wide range of safety concerns.

As a Crown agency, the Road Safety Corporation will have an arms-length relationship with the ministry, which offers greater flexibility in securing government-wide and private sector funding. The

corporation will also be able to devote its energies to developing community-based actions, through partnerships and joint investments with local groups, the private sector and other government agencies. Ultimately, a shared approach to responsibilities and a broader base for funding in this important area is expected to result in better road safety campaigns and programs across the province.

Working for safer roads

During 1991-92, the ministry continued to place a high priority on road safety. Major policy work continued on safety concerns related to new and young drivers and on the issue of a graduated licensing system for Ontario.

MTO's Safety Planning and Policy Branch conducted several new research studies, surveys and data analysis projects aimed at increasing the ministry's understanding of the main factors in road safety. This work included examining the frequency of driving with a licence suspension, the relationship between accident rates and the number of kilometres driven and the skills and knowledge levels of several different road user groups.

One of the year's highlights was the formal implementation of the Canadian Driver Licence Compact with Newfoundland, Alberta and Manitoba.

Under the agreement, traffic and criminal code convictions will now be entered against a driver's record in all the participating provinces, regardless of where the infraction occurred.

The ministry also reached an agreement with New York State to exchange information on traffic violations. The agreement is the first between the province and a U.S. state.

Getting truckers off the skids

MTO's three-year evaluation of anti-lock braking systems (ABS) for trucks continued during 1991-92, with this year's data collected from B-train tankers. In addition to evaluating how the systems perform in daily fleet service, the project also involves a series of special tests that examine the impact of ABS on stability and performance stopping.

Although the testing program has not yet been completed, ABS-equipped vehicles have already demonstrated a number of important safety benefits. In particular, the project has demonstrated that ABS systems enable drivers to retain full control of their

vehicles even during simulated emergency braking – a feature that has already led some operators to adopt the technology.

Ice prediction systems on the way

In many European countries and some U.S. states, local transportation agencies improve safety and efficiency by using new, high-tech systems that predict the formation of ice on the road surface. The systems consist of a roadside weather station, road sensors, a personal computer and a weather forecasting service that assesses up-to-the-minute driving conditions on bridges and roadways that are known to experience problems with icing.

MTO purchased and installed two state-of-the-art ice prediction systems and tested them on two bridges that have chronic ice formation problems. The system's early results appeared promising and the ministry plans to continue its tests to determine the extent to which the systems can increase winter road safety and reduce operating and highway maintenance costs.

Increasing Access

New focus for improving customer service

For decades, private sector companies have had a popular adage to reflect the importance of people who buy their products and services: "The customer is always right." In the highly competitive economy of the 1990s, this business proverb is proving to be truer than ever.

With the provincial government placing an even greater emphasis on excellence in the service it provides to the public, MTO's 75-year tradition of providing high-quality services gives it an outstanding track record on which to build. During fiscal 1991-92, the ministry's drive to improve customer service got a new, central focus – with the creation of a Customer Service Branch at head office in Downsview.

The new branch has a broad mandate to work

with all ministry staff, both as individuals and in groups, to generate excitement for, and greater commitment to, the highest possible levels of customer service. The branch was created from several existing MTO business units where the staff deal directly with the public – including road information services, the MTO library, the map office, the central registry and the Freedom of Information and Protection of Privacy Office.

Customer Service Branch staff will work in partnership with all areas of the ministry to ensure that excellence in customer service receives a high priority in all MTO policy and program initiatives. The branch will also help identify and encourage the adoption of innovative customer service techniques and technologies that can improve public satisfaction with



the ministry's programs and services.

In the future, the branch plans to create an MTO service excellence group, whose role will be to increase staff awareness of new customer service ideas from all sectors of the economy, and determine which ones can be adapted and used by the ministry. During 1991-92, branch staff also started laying the groundwork for a new public enquiry centre for the ministry, which will be called MTO-INFO.

Accessible transit growing fast

During 1991-92, the ministry continued to promote the use of regular transit for all people, through its Easier Access and Community Bus programs.

Easier Access helps pay for special features that can be added to regular transit vehicles, such as a kneeling feature; additional grab rails; priority seating; improved lighting on stairs, under seats and outside doors; high-contrast destination signs and public address system improvements; a more accessible stop-request system; and other measures designed to make regular transit vehicles easier to use for frail, elderly and people with mobility limitations.

Six transit systems across the province – Toronto, Ottawa, Hamilton, St. Catharines, Sudbury and Belleville – participated in an Easier Access demonstration project. The project involved refurbishing buses with special Easier Access features and training drivers to be sensitive to the special needs of all passengers. In another initiative under the program, the Toronto Transit Commission also added platform edge markings and worked on new designs for including escalators and elevators in its subway stations.

MTO's Community Bus Program supports the use of small, low-floor transit vehicles on routes that connect elderly people and people with disabilities with important destinations such as medical and shopping centres. Previous successes under the program led to two new Community Bus demonstration projects in Welland and Oakville.

The ministry's strong support for specialized transit began in 1979 and, through the years, has led to a significant increase in specialized transit services right across the province.

Back in 1979, the program began with the participation of 21 transit companies. The number of municipalities offering specialized transit services has since increased steadily – rising to 146 in fiscal 1991-92 from 88 in fiscal 1990-91.

Ontario's leadership in this area received special recognition. Thanks in part to many years of continued support from the ministry, the City of Welland's transit corporation received a national five-star award in recognition of its all-round achievement in providing integrated accessibility, through both its regular and specialized transit services.

In all, the ministry provided a total of \$39.3 million in operating and capital funding during the year to municipalities for specialized transit services for the elderly and people with disabilities. Some \$37 million of this was for operating expenses, enabling people with special transit needs to make more than 3.5 million special transit trips.

The ministry's Wheelchair Accessible Taxi program, which provides licensed taxi operators with a capital incentive grant of \$10,000 per vehicle to cover the cost of converting the taxis for wheelchair access, expanded into 12 new communities including the Parry Island First Nation.

Two additional highlights of MTO's accessible transportation programs during the year included co-sponsorship with the Ministry of Industry, Trade and Technology of the third annual People in Motion trade show, and representing Ontario on the Federal/Provincial/Territorial Committee on Road Transportation for Disabled Persons.

Lower buses mean higher access

The mass transit buses of the future will need to meet a whole range of higher standards – many of which will, in fact, require them to be lower.

The buses will need lower floors, for example, to make them more accessible for all people and especially passengers who are elderly and disabled. And in order to meet the higher air quality standards of the future, the next generation of transit buses will also need to have exhaust emission levels that are much lower than at present.

In anticipation of a growing market for these more accessible, low-polluting vehicles, MTO continued to work in 1991-92 with other governments and the private sector in co-operation with Ontario Bus Industries (OBI) on the development of a hybrid natural gas/electric bus. The bus will have a low floor and an advanced propulsion system that will make it more energy-efficient and more accessible than conventional diesel-powered buses in use today. The research partners are hoping that the new, high-tech vehicle will prove attractive to transit systems across North America and that it can make a significant contribution to Ontario's economic renewal.

Making the workplace more accessible

In response to the government's accelerated employment equity program, the ministry established a separate employment equity office in 1991-92 to work on special initiatives, including the Workplace Discrimination and Harassment Prevention Program and the Employment Systems Review.

The majority of participants hired during fiscal 1991-92 under MTO's administrative and engineering development programs were members of employment equity-designated groups. As well, the ministry obtained more than \$300,000 from the government's Employment Equity Accommodation Fund to provide improved access to MTO driver and vehicle offices for employees and clients with disabilities.

During 1991-92, MTO restructured its Human Resources Branch to improve customer service and overall operating effectiveness. By delayering one level of management, the branch streamlined its internal

reporting relationships and increased the accountability and job quality of all branch staff.

The ministry's Employee Services Office was busy throughout the year in developing new human resources policies for the upcoming relocation of MTO's head office to St. Catharines. This work included holding a career fair in St. Catharines, which provided information and advice to the public on how to apply for ministry jobs when the relocation takes place.

Helping women get the right fit

In an increasingly high-tech age, there is considerable reason to be concerned about statistics that indicate Canada could have a shortage of engineers and other technical professionals by the year 2000. On a large scale, a shortage of engineers could adversely affect Ontario's economy. On a smaller scale, such a shortage could have a negative impact on the ministry's transportation programs.

The anticipated shortage is due to two main factors. First, not enough young people in general are choosing careers in science and technology. And second, more female students need to consider engineering as a career.

During the 1991-92 fiscal year, MTO's Resources Management Branch helped the Women Engineers Video Committee co-ordinate the production of a video to provide information and educational tools to correct this imbalance. The Right Fit is aimed at encouraging adolescents from Grade 7 up, and particularly young women, to pursue a career in engineering.



Summary

The 1991-92 fiscal year was both eventful and constructive for the Ministry of Transportation. A wide range of activity took place – so much activity that it cannot be captured, or capsulized, in a single report.

We continued our efforts to expand and rehabilitate the province's roads, highways and infrastructure; we continued to reinforce one of the finest public transit systems in the world; we helped smaller, transportation-related companies to compete; we continued our studies on the process of recycling entire highways; we moved ahead with new ideas on the development of a highly creative plan for the environment.

The upcoming year (1992-93) promises more of the same measured and intelligent use of the taxpayers' money in sustaining a transportation system that is second to none in this country and among the best in the world.

We will refine our work on the projects begun in 1991-92 and we will develop more plans and projects to keep Ontario moving toward and even more promising future.

Ministry of Transportation Organization Chart

Licence Suspension
Appeal Board
R.B. Watt

ADM
Corporate Services
Norm Mealing
(416) 235-4036

ADM
Policy & Planning
Dave Guscott
(416) 235-3985

Executive Director
Relocation
Ian Oliver
(416) 235-5312

Director
Legal Services
Anne Marie Gutierrez
(416) 235-4404

Director
Internal Audit
Ian Nethercot
(416) 235-4316

Manager
Employment Equity
Karen Jones
(416) 235-3583

Project Director
Corporate Review
Research & Development
in Transportation
George Gera
(416) 235-4067

Director
Human Resources
Kim Devooght
(416) 235-3846

Director
Financial Planning
& Evaluation
Tony Pierro
(416) 235-4219

Director
Supply & Services
Bob Cartwright
(416) 235-3778

Director
Information Systems
Ailsa Hamilton
(416) 235-3926

Director
Corporate Policy
Kathy Moore
(416) 235-4437

Director
Freight Transportation
Policy
Rob Bergevin
(416) 235-4039

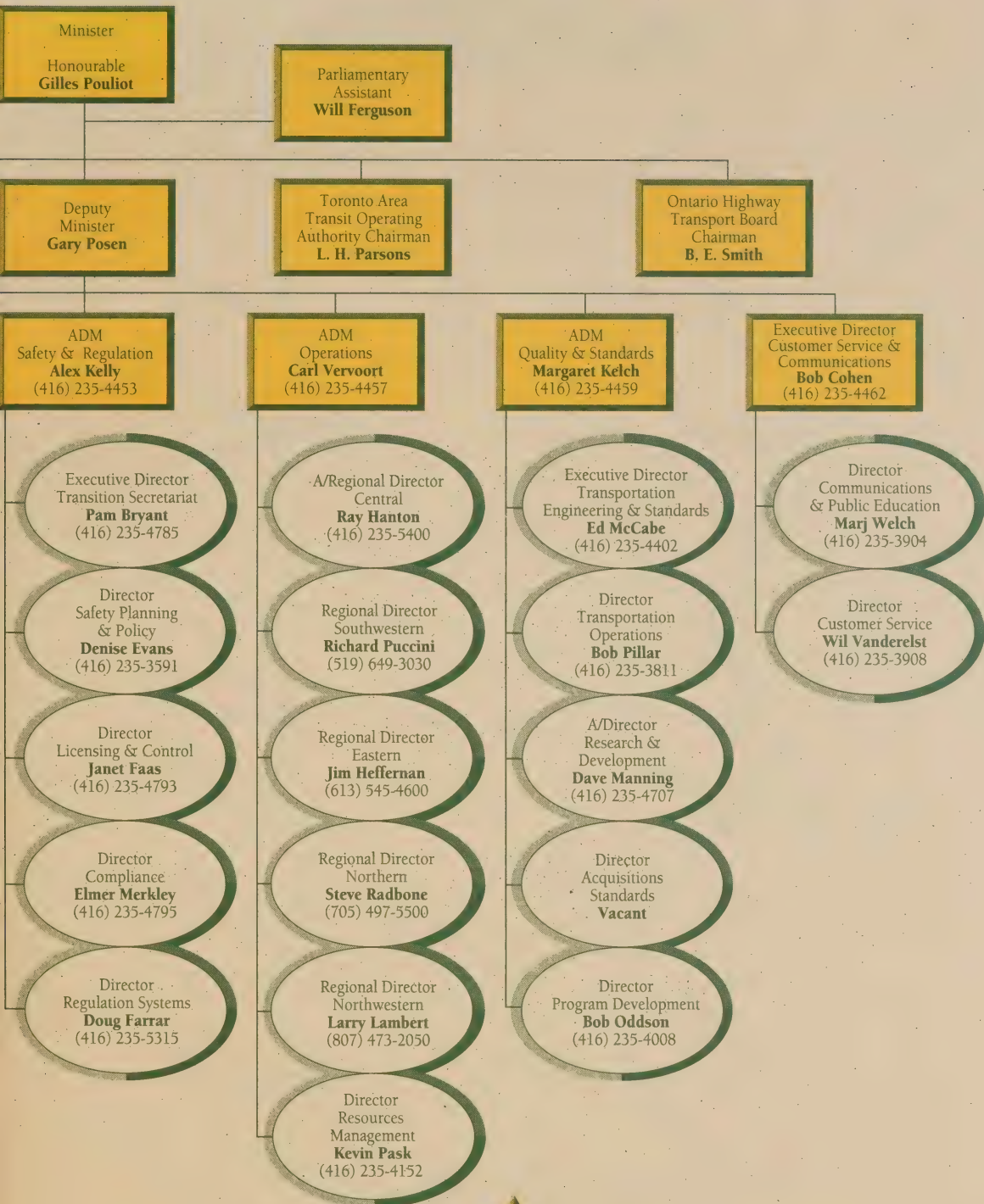
Director Passenger
Transportation Policy
Ian Chadwick
(416) 235-4050

Director
Investment Strategies
Tony Salerno
(416) 235-4042

Director
Transportation Systems
Planning
Ravi Girdhar
(416) 235-3976

Director
Transportation
Technology & Energy
Milt Harmelink
(416) 235-5040

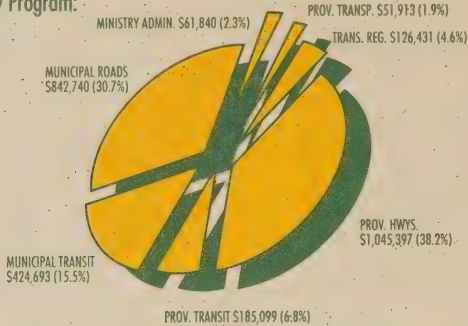
Note: Part of Corporate Services Division
for administration purposes.



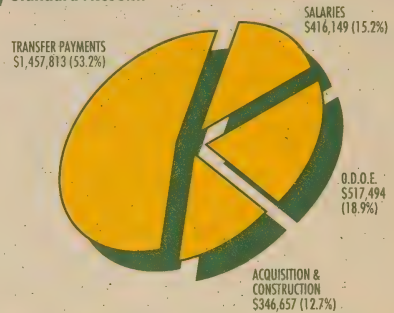
Expenditures

Ministry Expenditures 1991/92 (\$ Thousands) Total \$2,738,113

By Program:

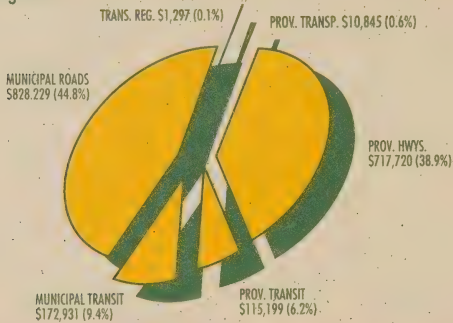


By Standard Account:

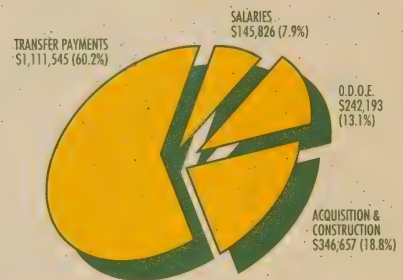


Capital Expenditures 1991/92 (\$ Thousands) Total \$1,846,221

By Program:

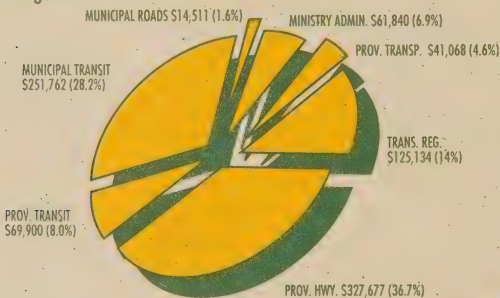


By Standard Account:

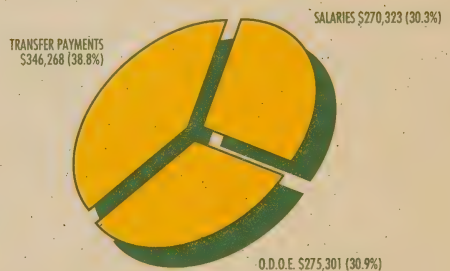


Operating Expenditures 1991/92 (\$ Thousands) Total \$891,892

By Program:

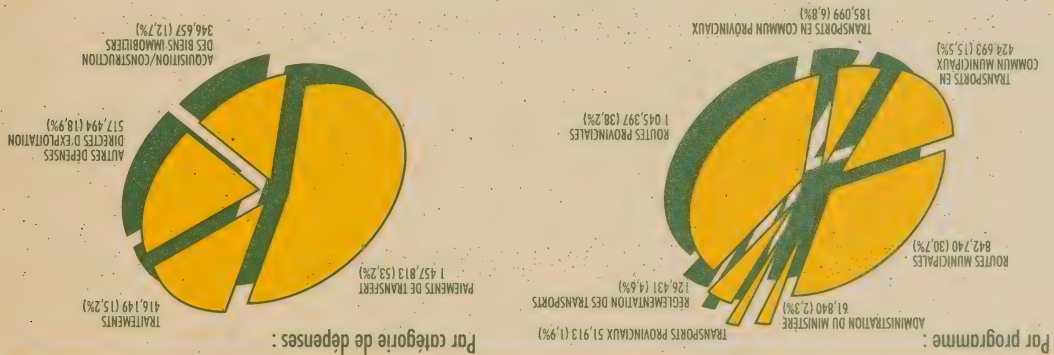


By Standard Account:



Depenses du MTO

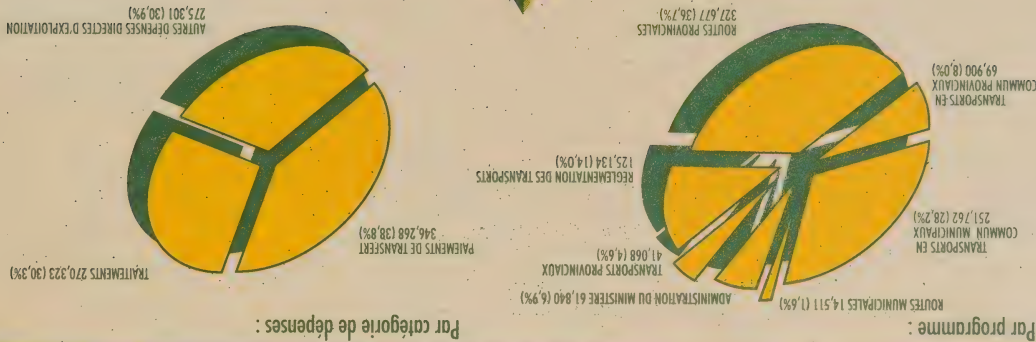
Depenses du ministere en 1991/92 (en milliers de dollars) Total : 2 738,113 \$

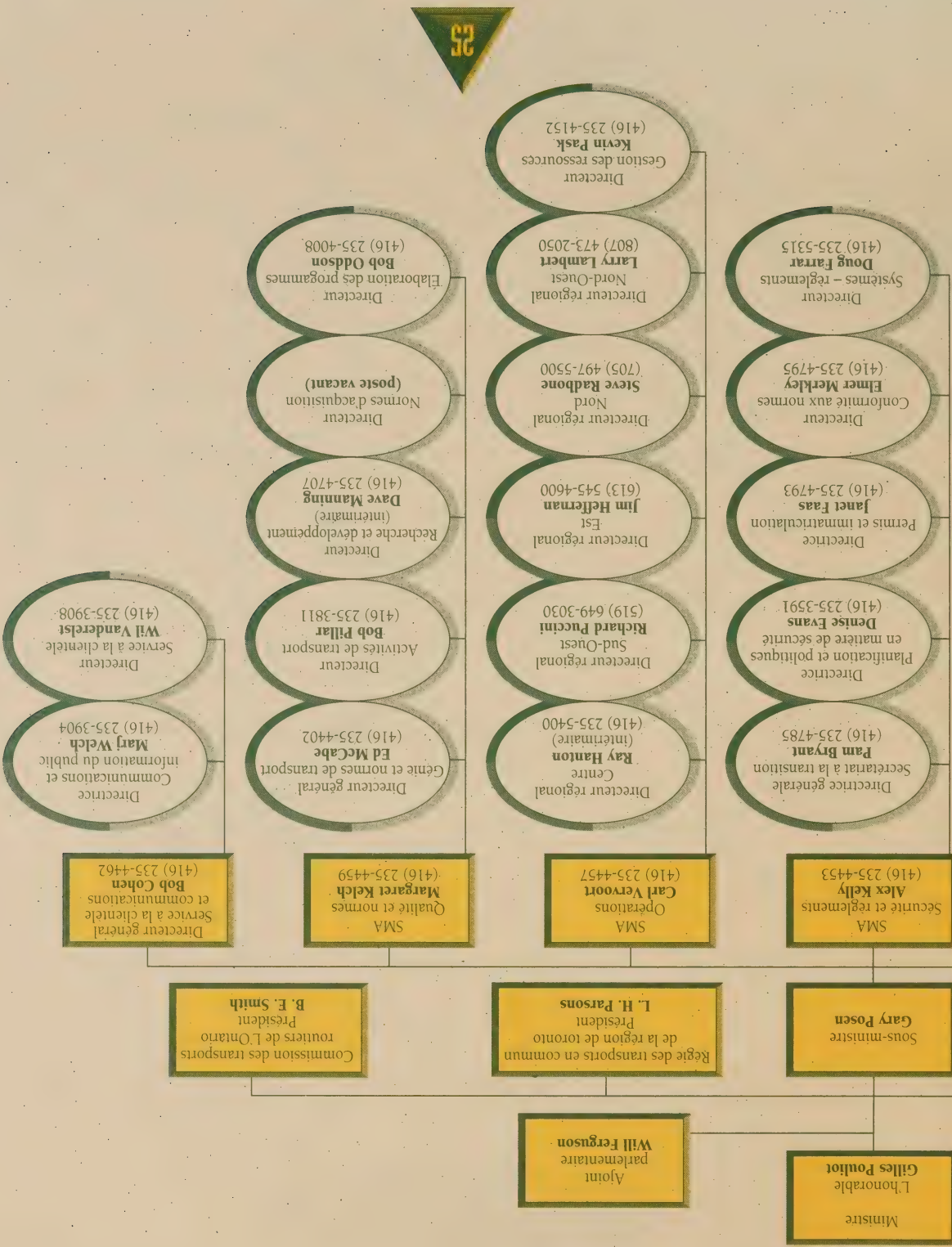


Depenses en immobilisations en 1991/92 (en milliers de dollars) Total : 1 846,221 \$



Depenses d'exploitation en 1991/92 (en milliers de dollars) Total : 891,892 \$





Commission d'appel
des suspensions de permis
R.B. Watt

SMA
Politiques et planification
Dave Guscon
(416) 235-3985

SMA
Services ministériels
Norm Mcaling
(416) 235-4036

Directrice
Politiques ministérielles
Kathy Moore
(416) 235-4437

Directeur
Politiques du transport
des marchandises
Rob Bergevin
(416) 235-4039

Directeur
Politiques de transport
des voyageurs
Ian Chadwick
(416) 235-4050

Directeur
Stratégies d'investissement
Tony Salerno
(416) 235-4042

Directeur
Planification des systèmes
de transport
Ravi Girdhar
(416) 235-3976

Directeur
Énergie et technologie
des transports
Milt Harmelin
(416) 235-5040

Chef de projet
Examen organisationnel
Recherche et développement
dans le domaine des transports
George Cera
(416) 235-4067

Directeur
Ressources humaines
Kim Devoght
(416) 235-3846

Directeur
Planification et
évaluation financières
Tony Pietro
(416) 235-4219

Directeur
Approvisionnement
et services
Bob Cartwright
(416) 235-3778

Directrice
Systèmes informatiques
Ailsa Hamilton
(416) 235-3926

Directeur général
Déménagement
Ian Oliver
(416) 235-5312

Directrice
Services juridiques
Anne Marie Gutierrez
(416) 235-4404

Directeur
Vérification interne
Ian Nelhercot
(416) 235-4316

Chet
Équité d'emploi
Karen Jones
(416) 235-3583

Nota: Pour des fins administratives, ces services
relèvent de la Division des services ministériels

Pour le ministère des Transports, l'année 1991-1992 a été à bien des égards riche en événements et constructive. Une vaste gamme d'activités se sont déroulées – une activité si intense, qu'un rapport à lui seul ne suffirait pas à la décrire ou la cerner. Nous avons poursuivi nos travaux d'expansion et de réflexion des routes et des autoroutes provinciales ainsi que de l'infrastructure. De plus, nous avons continué à améliorer un des systèmes de transport en commun les plus avancés du monde. Cette année, nous avons aidé des petites entreprises œuvrant dans le domaine des transports en commun à faire concurrence. D'autre part, nous avons poursuivi les études de procédure de recyclage de routes entières. Nous avons même élaboré une étude très créative relative à l'environnement.

En vue de l'avenir, tous les efforts seront faits au cours de l'année prochaine (1992-1993) pour utiliser l'argent des contribuables de manière rationnelle et intelligente. Nous consacrerons ces fonds pour maintenir un système de transport les plus avancés dans le pays et à travers le monde. Nous nous engageons à perfectionner et à poursuivre les projets et les programmes déjà entrepris qui, nous l'espérons, maintiendront l'avenir de plus en plus prometteur de l'Ontario.

transport routier des personnes handicapées.

Des autobus modifiés pour une plus grande accessibilité

Les autobus de l'avenir seront soumis à des normes plus sévères, qui seront souvent dotés de planchers

surbaissés.

Ces autobus à planchers surbaissés faciliteront

l'accessibilité à tous, et particulièrement aux personnes

âgées et aux personnes handicapées. Pour satisfaire

aux normes plus rigoureuses en matière de qualité de

l'air, la prochaine génération d'autobus devra émettre

beaucoup moins de gaz d'échappement qu'aujourd'hui.

En prévision de la demande du marché pour de

telles véhicules, plus accessibles et moins polluants, le

MTO a continué de collaborer, en 1991-1992, avec

d'autres gouvernements ainsi qu'avec le secteur privé,

de concert avec OBI (Ontario Bus Industries), au

développement d'un autobus hybride fonctionnant au

gaz naturel et à l'électricité. Cet autobus sera doté d'un

plancher surbaissé facilitant l'accessibilité et d'un

système de propulsion sophistiqué moins énergivore

que les autobus actuels, alimentés au carburant diesel.

Les partenaires de ce projet espèrent que le nouveau

véhicule ultra moderne qui verra le jour à la suite de ce

projet captera l'attention des commissions de transport

en commun nord-américaines et contribuera à la

relance économique de l'Ontario.

Pour un milieu de travail plus équitable

En réponse au programme accéléré d'équité

d'emploi du gouvernement, le ministère a mis sur pied

un bureau distinct d'équité d'emploi en 1991-1992

chargé de se consacrer à des mesures spéciales, comme

le Programme de prévention du harcèlement et de la

discrimination en milieu de travail et l'examen des

systèmes d'emploi.

La majorité des personnes engagées au cours de

l'exercice 1991-1992 dans le cadre des programmes de

perfectionnement en administration et en génie du

ministère faisaient partie des groupes visés par le

programme d'équité d'emploi. En outre, le ministère a

reçu plus de 300 000 \$ du fonds d'équité d'emploi de

l'Ontario pour faciliter l'accès aux bureaux de

l'immatriculation et des permis de conduire du MTO

pour les employés et les clients handicapés.

Le génie se conjugue au féminin : Le bon choix

Les données statistiques faisant état d'une

éventuelle pénurie, au Canada, d'ingénieurs et d'autres

techniciens d'ici l'an 2000 ont de quoi faire réfléchir, à

une époque où la technologie est de plus en plus

omniprésente. Sur une grande échelle, l'économie de

l'Ontario pourrait certainement souffrir d'une pénurie

d'ingénieurs, alors que sur une échelle plus restreinte,

une telle pénurie pourrait avoir des conséquences plus

négatives pour les programmes de transport du

ministère.

Cette situation s'explique par deux facteurs. Tout

d'abord, il semble que les jeunes ne soient pas assez

nombreux à vouloir faire carrière dans le domaine des

sciences et de la technologie. En second lieu, les

étudiantes auraient intérêt à envisager, elles aussi, de

faire carrière en génie.

Au cours de l'exercice 1991-1992, la Direction de la

gestion des ressources du ministère a travaillé en

collaboration avec le Women Engineers Video Commit-

tee pour produire un document vidéo devant servir

d'outil d'information et d'éducation pour remédier à la

situation. Intitulé *Le bon choix*, ce document vise à

inciter les adolescents, et surtout les adolescentes, à

partir de 7^e année, à envisager de faire carrière en génie.

Le rôle sera de sensibiliser le personnel aux nouvelles idées en matière de service à la clientèle provenant de tous les secteurs de l'économie et de cerner celles qui sont les plus pertinentes pour le ministère. En 1991-1992, le personnel de la nouvelle direction a jeté les bases d'un nouveau centre d'information publique pour le ministère, baptisé INFO MTO.

Des transports en commun de plus en plus accessibles

En 1991-1992, le ministère a continué de favoriser l'utilisation des transports en commun réguliers par l'ensemble des usagers, dans le cadre de son Programme Accès-Facilité et de son Programme d'autobus communautaires.

Le Programme Accès-Facilité accorde une aide financière pour l'achat de dispositifs spéciaux pour être installés à bord des véhicules de transport traditionnels : planchers surbaissés, poignées supplémentaires, sièges prioritaires, éclairage supplémentaire des marches, sous les sièges et aux portes extérieures, panneaux très contrastés indiquant les destinations, amélioration des systèmes de sonorisation, amélioration du dispositif de demande d'arrêt et autres mesures visant à faciliter l'utilisation des véhicules de transport en commun par les personnes fragiles ou âgées ou dont la mobilité est limitée.

Six commissions de transport en commun de la province, à Toronto, Ottawa, Hamilton, St. Catharines, Sudbury et Belleville, ont participé à un projet de démonstration dans le cadre du Programme Accès-Facilité. Ce projet portait sur la réflexion d'autobus afin de les doter de dispositifs spéciaux et sur la formation des conducteurs en vue de les sensibiliser aux besoins particuliers des passagers. Dans le cadre de ce programme, la Commission des Transports de Toronto a doté les quais d'une bordure texturée et a travaillé à de nouveaux plans visant à doter ses stations d'escaliers roulants et d'ascenseurs.

Le Programme de démonstration des autobus communautaires du MTO encourage l'utilisation de petits véhicules à plancher surbaissé pour desservir les personnes âgées et les personnes handicapées se rendant à des destinations importantes comme les établissements médicaux et les centres commerciaux.

Par suite des succès antérieurs de ce programme, ce dernier a été étendu aux villes de Welland et d'Oakville. L'appui soutenu du ministère à l'endroit des services de transports accessibles remonte à 1979 et s'est traduit, au fil des ans, par une augmentation importante de ces services dans toute la province. En 1979, les commissions de transport en commun participantes étaient au nombre de 21. Depuis ce temps, le nombre de municipalités offrant des services de transports accessibles n'a jamais cessé d'augmenter, atteignant 88 au cours de l'exercice 1990-1991, puis 146 en 1991-1992.

Le leadership manifesté par l'Ontario dans ce domaine lui a valu une reconnaissance spéciale. Grâce, entre autres, à l'appui soutenu manifesté par le ministère pendant de nombreuses années, la commission de transport en commun de la ville de Welland s'est vue décerner une récompense nationale de cinq étoiles pour les résultats probants obtenus au chapitre de l'accès intégré, assuré par ses services de transports réguliers et spécialisés.

Au total, le ministère a fait bénéficier les municipalités de subventions d'exploitation et d'immobilisations se chiffrant à 39,3 millions de dollars au cours de l'année, pour les services de transports accessibles offerts aux personnes âgées et aux personnes handicapées. De ce montant, quelque 37 millions de dollars ont été alloués aux dépenses d'exploitation, permettant ainsi aux usagers de ces moyens de transport d'effectuer plus de 3,5 millions de déplacements.

Faisant bénéficier les exploitants de taxis autorisés d'un octroi incluant en capital de 10 000 \$ par véhicule pour assurer l'accessibilité de leurs véhicules, le Programme d'adaptation des taxis aux fautes roulantes s'est étendu à 12 nouvelles collectivités, y compris la Première nation de Parry Sound.

Parmi les autres mesures dignes de mention prises par le ministère dans le cadre de ses programmes d'accessibilité des transports au cours de l'année, soulignons le parrainage, en collaboration avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, du troisième salon annuel *Des gens en mouvement*, ainsi que la représentation de l'Ontario au sein du Comité fédéral-provincial-territorial sur le



rendement de ces systèmes dans un contexte d'exploitation quotidienne, ce projet comporte une série de tests spécifiques visant à examiner l'incidence de ce type de freins sur la stabilité et le freinage fonctionnel.

Bien que les tests ne soient pas encore terminés, les véhicules dotés de freins ABS ont déjà démontré d'importants avantages sur le plan de la sécurité. En particulier, le projet a fait la preuve que les systèmes de freinage ABS permettent au conducteur de conserver la maîtrise totale de son véhicule même lors d'essais de freinage d'urgence en simulation, ce qui a déjà incité un certain nombre d'exploitants à en faire l'adoption.

Conception de systèmes de prévision de formation de la glace

Dans nombre de pays européens et d'États américains, les autorités locales responsables des

Importance accrue du service à la clientèle

Pendant des décennies, les entreprises du secteur privé se sont plus à évoquer un dicton témoignant de l'importance accordée à leurs clients, à savoir « Le client a toujours raison ». Avec l'avènement d'une économie de plus en plus axée sur la concurrence, ce dicton est plus vrai que jamais.

Compte tenu de l'accent mis par le gouvernement provincial sur l'excellence des services offerts au public, le 75^e anniversaire du MTO et ses longs états de service constituent une assise idéale pour concrétiser cette orientation. Au cours de l'exercice 1991-1992, le ministère est passé aux actes en mettant sur pied la nouvelle Direction du service à la clientèle, à son bureau principal de Downsview.

Cette direction est investie du mandat de travailler avec tous les fonctionnaires du ministère, individuellement et en groupe, dans le but de susciter l'enthousiasme et la détermination à l'endroit de

De nouveaux horizons en matière d'accessibilité

transports parviennent à améliorer la sécurité et l'efficacité des services en recourant à de nouveaux systèmes de haute technologie permettant de prévoir la formation de la glace sur la chaussée. Ces systèmes sont constitués d'un poste météo en bordure de la route, de capteurs routiers, d'un ordinateur personnel ainsi que d'un service de prévisions météorologiques qui permet en outre d'évaluer, à la minute près, l'état de la chaussée sur les ponts et les routes souvent glacés. Le MTO a acheté et installé deux de ces systèmes et les a testés sur deux ponts fréquemment aux prises avec des problèmes de glace. Les résultats préliminaires semblent prometteurs, et le ministère entend continuer ces tests afin d'établir dans quelle mesure ces systèmes peuvent accroître la sécurité routière en hiver et réduire les frais d'exploitation et d'entretien des routes.

L'excellence du service à la clientèle. La direction regroupe, en fait, plusieurs anciennes unités administratives, dont le personnel est appelé à traiter directement avec le public, y compris les services d'information routière, la bibliothèque centrale, le bureau de la cartographie, le registre central et le bureau de l'accès à l'information et de la protection de la vie privée.

Le personnel de la Direction du service à la clientèle travaillera en collaboration avec tous les secteurs du ministère et devra faire en sorte que toutes les politiques et tous les programmes fassent du service à la clientèle : une seule norme – l'excellence. La direction contribuera en outre à l'élaboration et à l'application de techniques novatrices susceptibles d'accroître la satisfaction du public à l'endroit des programmes et des services du ministère.

Pour l'avenir, la direction entend doter le ministère d'un groupe voué à l'excellence des services, dont le

Mise sur pied de la Société de la sécurité routière de l'Ontario

En 1992, le gouvernement a annoncé son intention

de créer une société de la Couronne chargée

d'améliorer la sécurité routière et de coordonner

l'ensemble des programmes et activités à l'intention des

usagers de la route à l'échelle de la province. Née de

cette initiative, la Société de la sécurité routière de

l'Ontario a pour objectif principal de réduire le nombre

de collisions en Ontario et par conséquent de diminuer

les coûts y afférents pour les contribuables et le coût

incommensurable de la souffrance humaine. Ces

coûts, qui comprennent les pertes de revenu, les dégâts

matériels ainsi que les frais juridiques et médicaux,

sont estimés à 4 milliards de dollars par année.

Au moment de son entrée en service en 1993, la

société assumera de nombreuses responsabilités de la

Division de la sécurité et des règlements du ministère.

Ces responsabilités comprennent les examens, la

livraison des permis et le contrôle des dossiers des

conducteurs et des transporteurs commerciaux;

l'homologation et l'immatriculation des véhicules

privés et utilitaires; l'information du public, ainsi que la

promotion de la sécurité et les campagnes à cet effet; la

recherche et l'élaboration des politiques en matière de

sécurité; et l'établissement de partenariats avec des

groupes d'intérêt de la province dans le but de

promouvoir l'efficacité, de réduire les coûts et de

répondre à un grand nombre de besoins dans le

domaine de la sécurité.

A titre de société de la Couronne, la Société de la

sécurité routière de l'Ontario n'aura aucun lien de

séparation avec le ministère, ce qui lui permettra

d'obtenir plus facilement une aide financière des

secteurs public et privé. La Société pourra également

consacrer ses énergies à l'élaboration d'interventions

communautaires, grâce à des partenariats et à des

investissements conjoints avec des groupes locaux, le

secteur privé et d'autres organismes gouvernementaux.

En définitive, le partage des responsabilités et

l'élargissement de la base de financement dans ce

secteur névralgique devraient se traduire par de

Des routes plus sécuritaires

meilleures campagnes et de meilleurs programmes de sécurité routière à l'échelle provinciale.

En 1991-1992, la sécurité routière occupe encore la

première place des préoccupations du ministère qui

poursuit l'élaboration d'une politique en matière de

sécurité à l'intention des conducteurs novices, ainsi qu'à

la mise au point de directives sur le système de

livraison graduelle des permis de conduire en

Ontario.

Pour sa part, la Direction des politiques et de la

planification des programmes de sécurité du ministère a

entrepris plusieurs nouvelles études, effectué des

sondages et réalisé des projets d'analyse des données,

afin de circonscrire les principaux facteurs intervenant

dans la sécurité routière. Des études ont ainsi été

publiées sur la fréquence de la conduite malgré la

suspension de permis, sur la relation entre les taux

d'accidents et le nombre de kilomètres parcourus, ainsi

que sur les aptitudes et les connaissances de différents

groupes d'usagers de la route.

L'un des faits saillants de l'année a été la mise en

oeuvre officielle d'une Entente intergouvernementale

canadienne concernant les permis de conduire et les

infractions aux règles de la circulation routière conclue

avec l'Alberta, le Manitoba et Terre-Neuve. En vertu de

cette entente, les infractions au code de la route et au

code criminel seront désormais consignées au dossier

des conducteurs dans l'ensemble des provinces

participantes; quel que soit le lieu de l'infraction.

Le ministère a également conclu une entente avec

l'Etat de New York sur un échange de données

concernant les infractions aux règles de la circulation.

Cette entente est la première du genre entre la province

et un Etat américain.

Une assise solide pour les camionneurs

L'étude de trois ans du MTO sur les systèmes de freins à antiblocage des roues (ABS) pour les camions s'est poursuivie en 1991-1992, les trains routiers de type B ayant été examinés cette année. En plus d'évaluer le



Les économies d'énergie stimulent la productivité

Les transports consomment environ le quart de toute l'énergie utilisée chaque année en Ontario et sont assortis de coûts économiques et environnementaux extrêmement élevés. Durant l'exercice 1991-1992, le ministère a continué de fournir de l'information sur toute une gamme de mesures d'économie d'énergie pouvant aider le secteur des transports à réduire la consommation de carburant, ce qui constitue le meilleur moyen de réduire les coûts et de stimuler la productivité.

Dans le cadre de son populaire Programme Écono-conduite (TruckSave), le ministère a lancé cette année une série de prix d'excellence à l'intention des entreprises qui ont amélioré de façon marquante l'efficacité énergétique et la productivité de l'ensemble de leurs activités. Quatre de ces mentions, deux en or et deux en argent, ont été décernées à autant d'entreprises à l'occasion du congrès annuel de l'Association du camionnage de l'Ontario. Un document vidéo, intitulé *TruckSave Payload*, a en outre été produit dans le cadre de ce programme, pour aider les camionneurs ontariens à accroître leur compétitivité grâce à diverses mesures d'amélioration de l'efficacité et de la productivité.

Les fonctionnaires du MTO ont travaillé à une étude visant à élaborer une stratégie de mise en oeuvre d'un centre de covoiturage pour la région métropolitaine de Toronto. Ces travaux contribueront à accroître les services de covoiturage offerts dans la région du grand Toronto, dans le but d'y réduire la circulation, la consommation d'énergie et la pollution. Le ministère a en outre produit, dans le cadre de son programme énergétique municipal, un document vidéo didactique portant sur l'entretien efficace des routes locales en période estivale. Ce vidéo a été présenté pour la première fois à la réunion annuelle de l'Ontario Good Roads Association, en février 1992, et a été accueilli favorablement par les représentants des 879 municipalités de la province.

Le MTO a également contribué au transport efficace des marchandises en faisant l'acquisition de nouveau matériel et de nouvelles installations. Dans la région sud-ouest, par exemple, le centre d'inspection des camions de Putnam South a reçu une nouvelle bascule statique à sept plate-formes, ainsi qu'un régulateur à panneau de commande amélioré. La nouvelle bascule permettra d'accélérer le processus d'inspection et de réduire le temps perdu par les camionneurs. Cet appareil, à la fine pointe du progrès, est l'un des deux utilisés en Amérique du Nord et devrait considérablement améliorer l'efficacité globale du processus d'inspection.

Des partenaires productifs

En 1991-1992, les fonctionnaires du ministère ont travaillé à plusieurs projets visant à accroître l'efficacité et la productivité des transports en Ontario. Ces projets comprennent les mesures suivantes :

- étude des moyens à prendre pour accroître la compétitivité du camionnage en Ontario;
- mise sur pied, en collaboration avec l'organisme Owner-Operators' Association et le ministère de la Formation professionnelle, d'un nouveau cours de gestion à l'intention des propriétaires-exploitants du secteur du camionnage;
- mise à jour du *Guide des services interurbains de l'Ontario*, qui présente des renseignements sur les moyens de transport des passagers et sur les installations connexes dans l'ensemble de la province;
- participation à la délivrance des permis et à la constitution de la nouvelle société ferroviaire Godrich-Exeter, une ligne de transport de marchandises de courte distance dont l'exploitation est régie par les règlements de la province et remonte à avril 1992;

- étude de l'incidence des directives fédérales concernant la sécurité des pétroliers sur le coût d'expédition des produits pétroliers et chimiques sur les Grands Lacs;
- commande d'un nouveau système de messagerie électronique à l'intention du secteur maritime, dans le but d'améliorer les communications internes et les transferts de fichiers électroniques entre les intervenants de ce secteur d'activité.

Accroissement de l'efficacité

marchandises de meubles locaux de livrer leurs
être retirées et réutilisées, une fois la livraison terminée.
Cette politique réduira de 2 ou 3 tonnes les déchets
d'emballage produits annuellement par le MTO.
Des milliers de tasses à café en verre ont été
distribuées aux employés du bureau principal, au
complexe de Downsview du MTO. Cette mesure
réduira d'environ 100 000 le nombre de tasses en
styromousse utilisées chaque année. Le complexe de
Downsview a également mis sur pied une multitude de
centres de recyclage au cours de l'année, dotant chacun
de contenants distincts pour le papier fin, le papier
journal, le styromousse, le matériel normalement
destiné aux bacs bleus et les ordures courantes. Ces
centres de recyclage sont très en évidence et ont permis
de réduire de 41 pour 100 la quantité de déchets
normalement destinés aux sites d'enfouissement.

d'économiser du papier, ce changement supprimera le
recours aux produits chimiques de typographie et aux
plaques à imprimer non jetables, et permettra
d'éliminer d'autres déchets chimiques. En outre, le
MTO a adopté une ligne de conduite au cours de
l'année en vertu de laquelle tous les travaux
d'impression à court terme exécutés à l'extérieur du
ministère, dont les cartes routières ontariennes,
devront être faits sur du papier contenant au moins
50 pour 100 de fibres recyclées et 100 pour 100 d'encre
végétale.
Au cours de l'année, le ministère a commencé à
exiger que toutes les soumissions qui lui sont
transmises soient imprimées recto verso, dans la
mesure du possible. Cette politique devrait réduire la
quantité de papier utilisé dans le processus d'appel
d'offres d'environ 30 pour 100, soit l'équivalent de
10 000 feuilles de papier par année. Le ministère s'est
également doté d'une politique imposant aux

Réduction des frais d'exploitation

Si la rentabilité et l'efficacité sont toujours
importantes, elles le sont encore davantage en période
de restriction financière. Tout au long de l'année, les
bureaux régionaux et les bureaux de district du MTO
ont tenté de réduire leurs frais d'exploitation sans
compromettre la qualité des services.
Au nombre des mesures qui ont été prises pour
réduire les coûts et améliorer l'efficacité en cours
d'année, on compte :

- le regroupement des dépôts de voiture de façon à
maintenir les services à partir d'un nombre restreint
d'emplacements;
- l'affectation d'un seul opérateur par chasse-neige.
Au cours de l'exercice 1991-1992, le ministère a
élaboré un service électronique de renseignement sur
les normes ontariennes. Accessible à l'aide d'un

ordinateur personnel ordinaire, ce dernier est destiné
aux municipalités, aux consultants, aux entrepreneurs
ainsi qu'aux fournisseurs et vise à faciliter la
conception et la construction uniformes et de qualité
de toutes les installations importantes de transport.
Le Bureau des levés et de la conception du MTO a
continué d'inciter ses principaux partenaires à adopter
ces spécifications et dessins pour tous les projets de
routes et de ponts. Dans l'ensemble de la province, le
personnel des bureaux de district du ministère a
continué d'encourager et d'aider les municipalités à
lancer, dans la mesure du possible, des appels d'offres
conjoins pour les nombreux articles qu'elles peuvent
acheter en commun, comme le carburant, l'huile, le sel
d'épandage et les ponceaux. Les appels d'offres
conjoins permettent à plusieurs municipalités de
profiter de prix réduits grâce à l'économie d'échelle.

Lancée en 1991-1992 dans la région nord-ouest du MTO, la formule Parraine une route s'est avérée à la fois très populaire et très fructueuse. Une fois les résultats des projets pilotes évalués, les autorités prendront une décision relativement à l'application d'une telle mesure à l'échelle provinciale.

Importantes économies grâce aux 3R

Au cours de l'exercice, le MTO a élargi l'application des 3R : réduction, réutilisation et recyclage, associées depuis longtemps à la protection de l'environnement. Les mesures adoptées ont porté fruits aussi bien sur le plan environnemental que sur le plan budgétaire.

Le ministère a aussi étendu son programme de pneus rechapés à l'ensemble de ses districts ainsi qu'à plusieurs autres ministères. Ce programme, qui sera un jour appliqué dans l'ensemble de la province, impose l'utilisation de pneus rechapés sur tous les camions et camionnettes ainsi que sur les véhicules tout-terrain, et le retrait, aux fins de recyclage ou de réutilisation, de tous les vieux pneus se trouvant dans les districts du ministère et les dépôts de voirie. Le rechapage des vieux pneus permettra de récupérer quelque 180 tonnes de caoutchouc normalement destiné aux sites d'enfouissement sanitaire de la province et de réaliser des économies annuelles d'environ 90 000 \$.

Le MTO a conclu, en 1991-1992, des ententes permanentes avec de nombreux fournisseurs de la province pour acheter de grandes quantités d'huile à moteur en vrac qui doit contenir au moins 50 pour 100 d'huile hyper-raffinée. L'utilisation de cette huile est désormais obligatoire pour tous les véhicules appartenant au gouvernement provincial. Cette procédure permettra de réduire de 50 000 litres par année la quantité de carburant fossile vierge consommé par le parc des véhicules de l'Ontario. Les garages du ministère ont, par ailleurs, élaboré des programmes de réusinage et d'échange des alternateurs et des démarreurs des véhicules. Ces mesures permettront d'économiser environ 75 000 \$ par année. Le ministère a aussi décidé d'adopter le blanc comme couleur officielle pour tous les véhicules du gouvernement de l'Ontario, exceptés les chasses-

Des économies plus que théoriques

L'environnement et l'écologie figurant en tête des priorités, les 3R influent sur bon nombre des procédés administratifs quotidiens du ministère. En septembre 1991, le MTO a mis sur pied un comité du nom de *Green Route* chargé de coordonner les interventions environnementales du ministère découlant du programme gouvernemental *Action écologique en milieu de travail* et des impératifs dictés par les 3R. Les travaux du comité ont déjà abouti à des résultats prometteurs. Au cours de l'année, par exemple, le MTO a commencé à utiliser des étiquettes autocollantes pour prolonger la durée de vie des enveloppes inter-services encore en état de servir mais dont tout l'espace réservé aux adresses est rempli. Cette pratique se traduira par des économies annuelles d'environ 1 500 \$.

Le ministère a converti tous ses photocopieurs haut volume au mode de fonctionnement recto verso. Cette conversion devrait réduire la quantité de papier utilisée dans les photocopieurs du ministère d'environ 15 pour 100. La plupart des photocopieurs a haut rendement du ministère ont par ailleurs été dotés d'une fonction d'arrêt automatique afin d'économiser l'énergie lorsque ces appareils ne sont pas utilisés. Le MTO a adopté une politique en vertu de laquelle tous les copieurs devront dorénavant être dotés de cette fonction. Le ministère s'est assuré que l'ensemble de ses bureaux à l'échelle de la province respectent les exigences du gouvernement relativement à la tenue minimale de 50 pour cent en fibres recyclées du papier de photocopie. Le ministère prévoit ainsi utiliser quelque 80 tonnes de papier recyclé chaque année qui remplacent 80 tonnes de nouveau papier, et éviter ainsi la coupe d'environ 1 200 arbres.

Au Bureau des services de publication du ministère, on a remplacé cinq vieilles presses typographiques par des copieurs à grande vitesse afin d'effectuer des tirages recto verso sur du papier recyclé pour plus de 50 pour 100 des tirages. En plus

hydrocarbures non brûlés et d'autres particules provenant des gaz d'échappement des autobus traditionnels. Ces appareils ont été installés à bord de deux nouveaux autobus et de six anciens. Ce projet permettra d'établir si les dispositifs en question permettent de réduire efficacement l'épaisse fumée noire que doivent parfois respirer les automobilistes aux heures de pointe.

Des véhicules perfectionnés alimentés au gaz naturel

Se caractérisant par une combustion plus propre, le gaz naturel est utilisé comme carburant de remplacement depuis une quarantaine d'années.

Jusqu'à tout récemment, cependant, les technologies permettant d'alimenter de la sorte les moteurs classiques dataient, elles aussi, d'environ 40 ans. Or, les voitures d'aujourd'hui, qui sont pour la plupart dotées de dispositifs complexes de régulation électronique, n'ont pas un aussi bon rendement lorsque leur moteur a été converti pour fonctionner au gaz naturel.

Avec l'appui du MTO et d'autres partenaires des secteurs public et privé, une société de Mississauga, ORTECH International, a mis au point une solution avant-gardiste, soit un nouveau système d'injection de gaz naturel qui fait appel à un ordonnanceur, à une soupape de dosage et à un mini-régulateur de pression. Le tout se présente sous forme d'unité de conversion qui peut être installée à bord de toute voiture ou camionnette munie d'un moteur à essence ordinaire.

Les essais ont révélé que ce système réduit les émissions polluantes d'environ 30 pour 100 et coupe de moitié les coûts de carburant. ORTECH a signé un contrat avec Granitech Manufacturing, de Kitchener, pour entreprendre la fabrication sur une grande échelle de ces unités de conversion. Les commandes affluent actuellement de partout en Amérique du Nord et en Europe.

Le MTO a également appuyé les efforts déployés par une entreprise de Mississauga, Vigotech, pour mettre au point un système perfectionné d'alimentation au gaz naturel, pour les automobiles et les camionnettes. Les essais effectués ont porté sur plusieurs véhicules équipés de ce système dans le but

Haro sur le monoxyde de carbone

En 1991-1992, le MTO a continué de faire l'essai de nouveaux dispositifs évolués de télédétection visant à mesurer les gaz d'échappement des véhicules individuels, lesquels comprennent des hydrocarbures non brûlés, diverses particules et des gaz dangereux comme le monoxyde de carbone (CO).

Pendant plusieurs mois, ce matériel de télédétection a été utilisé pour contrôler tous les véhicules qui pénétraient dans le complexe principal du ministère, à Downsview. Après avoir soumis un certain nombre de véhicules à des contrôles plus complets, le ministère a constaté qu'environ 50 pour 100 des émissions de monoxyde de carbone étaient produites par seulement 10 pour 100 des véhicules. Le MTO continue d'examiner l'utilisation éventuelle du matériel de télédétection pour contrôler les gaz d'échappement de plus gros véhicules fonctionnant au carburant diesel, comme les autobus et les poids lourds.

Adoptez... une route

Parmi les nombreuses mesures d'économie examinées par le ministère en 1991-1992 figure la formule Farranex une route, adoptée dans de nombreux États américains pour éliminer les déchets jonchant parfois les bords de route. Cette formule mise sur la constitution de partenariats avec des organismes de services communautaires et d'autres associations bénévoles acceptant de consacrer du temps et de l'énergie à la propreté des voies publiques, habituellement sur une distance de quelques kilomètres.

Les mesures adoptées à cet effet chez nos voisins du Sud ont obtenu un franc succès et donné l'occasion aux citoyens dotés d'un esprit communautaire de faire un geste valable et concret, en plus d'aider des gouvernements aux ressources limitées à respecter leurs contraintes financières et à assurer la propreté des routes.

autobus avec 50 personnes à son bord soit infiniment plus élevé que celui de 50 véhicules distincts, il n'en demeure pas moins que ses gaz d'échappement sont une source importante de pollution de l'air, surtout en zone urbaine.

Au cours de l'exercice 1991-1992, le ministère a poursuivi ses recherches, afin d'évaluer les avantages éventuels de l'utilisation de carburants de remplacement et de technologies plus propres par les véhicules de transport en commun. En plus de favoriser la protection de l'environnement, ces recherches peuvent contribuer au renouvellement

économique de l'Ontario.

Des 1985, le MTO donnait le feu vert à un programme de développement et de mise à l'essai

d'autobus fonctionnant au gaz naturel et entreprenait la réalisation de projets pilotes à cet effet à Hamilton et Mississauga. Quelque 50 de ces autobus ont, par la suite, été achetés de OBI (Ontario Bus Industries) par les commissions de transport en commun, la Commission des transports de Toronto (CTT), Hamilton Street Railway et Mississauga Transit. Ces autobus sont en service, et font l'objet d'évaluations sur le plan de la durabilité, de l'économie et de la protection

de l'environnement.

Afin de ravitailler efficacement ces nouveaux

véhicules, la CTT a construit récemment un poste ultra moderne permettant d'assurer le ravitaillement des autobus en seulement cinq minutes. Mis en oeuvre avec le concours du ministère, le programme de démonstration de ces autobus a par ailleurs permis à OBI de vendre 150 autobus alimentés au gaz naturel à diverses commissions de transport en commun aux États-Unis.

En octobre 1991, le ministère a contribué au

financement d'un nouveau programme, à Windsor, visant à mettre à l'essai six autobus alimentés au méthanol, en service quotidien. Ce projet permettra d'évaluer les retombées d'exploitation, économiques et

environnementales de l'exploitation d'autobus fonctionnant exclusivement au méthanol, dont la combustion est plus propre que le carburant diesel.

En 1991-1992, le MTO a en outre participé, en collaboration avec OC Transpo, à Ottawa, à un projet visant à vérifier l'efficacité de dispositifs captant les

mercure encore en service. Ce programme s'échelonnait entre 1991 et 1995 et permettra au ministère de remplacer les 8 916 lampes à vapeur de mercure par de nouvelles unités d'éclairage à vapeur de sodium comprimée. Une fois l'opération terminée, le MTO aura réduit de plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale d'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle d'environ 630 000 \$.

Un régime pauvre en sel pour les routes et l'environnement

Bien que le sel utilisé sur les routes permette d'en améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts inutiles aux sols et aux eaux près des routes. Voilà pourquoi, à l'instar d'un nombre croissant de citoyens et de citoyens soucieux de leur santé certaines routes provinciales seront désormais soumises à un régime beaucoup plus pauvre en sel.

Dans le district de Sault Ste. Marie, par exemple, le personnel du ministère s'est concerté pour réduire les épandages de sel sur les routes, sans compromettre le niveau de service. Cette mesure a permis de réduire d'environ 30 pour 100 la quantité de sel utilisée, pour une économie de quelque 600 000 \$.

En outre, le ministère a collaboré avec le canton de Hope et le comté de Northumberland dans le cadre d'un programme d'échange d'informations destiné à réduire les épandages de sel sur les routes au cours de l'hiver 1991-1992, sans compromettre la sécurité routière. Adoptée en réponse aux craintes de diverses localités quant aux répercussions des épandages de sel sur la qualité de l'eau potable, cette mesure a permis de réduire de 48 pour 100 par rapport à l'hiver précédent, le sel utilisé sur la route 2, à Wellesley, ce qui a entraîné d'importantes économies sans compromettre le niveau de service assuré.

Des transports en commun moins polluants

Les navetteurs au volant de leur automobile, qui se retrouvent parfois derrière un autobus l'été, savent à quel point les gaz d'échappement peuvent être irritants et polluants. Bien que le rendement énergétique d'un



Des routes de plus en plus écologiques

Si, en 1991-1992, l'écologie semble avoir momentanément cédé le pas à l'économie, la protection de l'environnement a néanmoins continué de figurer en tête de liste des préoccupations du public et du gouvernement.

Doté du budget d'immobilisations le plus important de tous, les ministères provinciaux, le MTO occupe une position privilégiée pour prendre des mesures de protection de l'environnement à l'échelle de toute la province. La stratégie du ministère repose sur le concept de routes écologiques, qui vise à supprimer les déchets provenant de la construction, comme le béton, l'asphalte et le bois d'œuvre en les réutilisant dans de nouveaux chantiers. Il faut compter entre sept et dix ans entre la planification des routes et leur mise en chantier, et le MTO utilise ce délai pour en examiner les répercussions sur le plan environnemental et social et en étudier les conséquences naturelles.

En 1991-1992, le ministère est intervenu de plusieurs façons pour réduire au minimum les déchets de la route. En voici quelques exemples :

- lancement d'un projet conjoint avec le ministère de l'Environnement à Thamesville, dans le but d'utiliser les vieux pneus dans la fabrication de l'asphalte chaud;
- réutilisation expérimentale des débris de revêtement d'asphalte et de béton bitumineux granuleux dans l'aménagement des accotements;
- évaluation de nouvelles peintures à l'eau, non polluantes, pour la signalisation routière et le revêtement des ponts en acier;
- mise au point de nouvelles techniques de réparation des ponts qui respectent l'environnement;
- lancement d'un projet conjoint avec Domal Envirotech dans le but de recycler et d'utiliser de vieux pneus comme colliers temporaires pour les bouches d'égout des routes locales.

Au cours de l'année, le ministère a révisé son processus d'évaluation environnementale de portée générale appliqué au Programme des routes provinciales et l'a soumis au ministère de l'Environnement aux fins d'évaluation et d'approbation. Le MTO a en outre

Des dispositifs d'éclairage économes

participe au projet de réforme de la Loi sur les évaluations environnementales.

Par ailleurs, les fonctionnaires du ministère ont participé à la rédaction de la Déclaration provinciale de principes sur les terres marécageuses et ont mis la dernière main à un recueil de lignes de conduite et de directives sur les niveaux de bruit enregistrés au moment de l'entretien et de la construction des routes. Ce recueil recommande toute une série de mesures pour prévoir et atténuer les effets du bruit engendré par les routes ontariennes.

En collaboration avec l'Ontario Good Roads Association et par l'entremise de C.S. Anderson Road School de l'Université de Guelph auquel il apporte un soutien financier, le ministère a offert des cours de formation sur l'environnement à des employés municipaux affectés à l'entretien et à l'exploitation des voies publiques.

En plus d'assurer l'entretien de la chaussée des nombreuses routes de l'Ontario, le ministère doit veiller à ce que celles-ci soient suffisamment éclairées pour assurer une conduite de nuit sécuritaire. Pour ce faire, le MTO assure l'entretien de plus de 30 000 lampadaires à éclairage spécial.

Au cours des dernières années, le ministère a remplacé plus des deux tiers des anciens lampadaires (lampes à vapeur de mercure) par de nouveaux dispositifs d'éclairage à vapeur de sodium comprimé, plus durables et plus économiques sur le plan énergétique.

Jusqu'à tout récemment, le ministère avait pour ligne de conduite d'attendre que les anciennes lampes soient hors d'usage avant de les remplacer. Au début de 1991, un examen attentif des frais d'électricité du ministère a révélé que les lampes au mercure, qui ne comptaient que pour 29 pour 100 de la totalité des appareils d'éclairage utilisés sur les routes ontariennes, étaient responsables de plus de 44 pour 100 des coûts de l'éclairage électrique. Sensibles aux coûts, nos responsables de l'exploitation ont proposé un programme de remplacement accéléré des appareils au

véhicule-roule, grâce à l'adoption de systèmes spécialisés de localisation et de contrôle des véhicules. Au cours de l'exercice, le ministère a collaboré avec plusieurs commissions de transport en commun de la province pour mettre au point les spécifications techniques standard qui régiront l'achat et l'utilisation des technologies de pointe nécessaires à la mise en oeuvre de ces systèmes. Par ailleurs, la mise au point récente d'un projetel permettra d'améliorer considérablement les services offerts aux personnes handicapées par les systèmes de transports spécialisés ontariens, grâce à l'automatisation des horaires et des itinéraires des clients.

Désirant informer les entreprises, les organismes de recherche ainsi que les pouvoirs publics des nombreuses possibilités offertes par les systèmes intelligents véhicule-roule, le ministère a organisé une importante conférence à ce sujet cette année, en collaboration avec l'Association des transports du Canada, le Centre de développement des transports, l'Association canadienne du transport urbain et le ministère des Transports du Québec.

Contribution des aéroports en régions éloignées à la reprise économique

Il y a à peine 30 ans, le transport aérien était encore une aventure insolite pour la plupart des gens. Aujourd'hui, la mondialisation croissante de l'économie a fait des déplacements d'affaires une pratique courante. Dans les régions éloignées du Nord de l'Ontario ou les agglomérations, en plus d'être distantes les unes des autres, sont éloignées des villes et des marchés du Sud, l'accès à un réseau de transport aérien efficace revêt la même importance que les autoroutes du sud. Au cours des deux dernières décennies, les interventions du ministère en ce qui concerne les aéroports du Nord de l'Ontario ont contribué à porter leur nombre de 13 à 57. En 1991-1992, le ministère a assuré l'exploitation de 25 de ces aéroports et fait bénéficier les municipalités visées de subventions d'immobilisations de 7 millions de dollars et de subventions d'exploitation de 1,5 million de dollars.

La pierre angulaire de la technologie des transports réside dans les systèmes intelligents véhicule-roule, qui recourent aux dernières trouvailles de l'informatique et la sécurité des routes et réduire la pollution. Ces systèmes intégrés font le lien entre les diverses composantes des transports, à savoir les conducteurs des passagers, les véhicules, les routes et les centres de contrôle. L'un de ces systèmes utilise des capteurs installés sur l'accotement, qui transmettent et reçoivent des données sur la circulation et sur la route, à destination et en provenance des véhicules y y circulent. Des entreprises nord-américaines de camionnage recourent actuellement à des variantes de ce système pour contrôler leur parc de véhicules, tandis que des chercheurs et des promoteurs en multiplient les applications pour le secteur des transports terrestres. En 1991-1992, le ministère a adopté un programme visant à trouver des applications pratiques à ce système pour favoriser le renouveau économique de la province et accroître la productivité et la mobilité des transports. Le programme a également pour but d'aider l'Ontario à soutenir la concurrence exercée par des systèmes semblables actuellement en voie d'élaboration en Europe, au Japon et aux États-Unis. L'une des premières réalisations de ce programme est le TravelGuide, un ordinateur portable de voyage qui servira de pivot au développement, en Ontario, de technologies de pointe touchant les transports. En 1991-1992, le MTO a entrepris une autre collaboration avec des États américains. Il s'agit du projet InterState-75/AVIION qui a pour but de faciliter le camionnage sur l'axe InterState-75/401, entre la Floride et l'Ontario jusqu'à la frontière avec le Québec. Ce projet tentera de mettre à profit le processus d'identification automatique des véhicules, de façon à minimiser les procédures d'inspection des camions et à réduire l'attente aux postes frontaliers, tout en maintenant le contrôle de la sécurité et du poids des véhicules. Le ministère a en outre multiplié ses efforts pour faire profiter les transports en commun de l'efficacité et de l'économie inhérentes aux systèmes intelligents

MTO a amorcé la retransmission en direct d'images vidéos enregistrées par le système COMPAS à la station torontoise Citytv pour aider les navigateurs à établir leur itinéraire le matin.

La plupart des ingénieurs-conseils et des fournisseurs qui ont participé à la mise en oeuvre du système COMPAS sont ontariens. Cette participation a permis à nombre d'entre eux de vendre leurs produits ou leurs services sur les marchés canadiens et étrangers, y compris aux États-Unis, en Écosse, au Proche-Orient et à Hong-Kong.

En ligne!

En février 1992, le ministère a inauguré un nouveau service d'information téléphonique sans frais à l'intention des camionneurs de la province. Ce service vise particulièrement les propriétaires-exploitants qui, bien souvent, ne peuvent se permettre de quitter bien longtemps leur « bureau sur roues » pour obtenir l'information dont ils ont besoin en ce qui concerne les politiques, les règlements et les permis de la province en matière de camionnage.

Baptise Info Camionneurs (*Truckers Helpline*, en anglais), ce service permet aux camionneurs ontariens de communiquer directement et rapidement avec les personnes compétentes et d'obtenir sur le champ les renseignements demandés. Si le camionneur ne peut obtenir réponse à sa question, cette dernière fait alors l'objet d'une recherche dont les conclusions lui sont ensuite communiquées par téléphone. Ce service vise à bien informer les intervenants du secteur du camionnage, dont l'efficacité et la productivité sont essentielles à la santé économique de la province.

Lancement d'un système intelligent véhicule-route

Les routes de la province offrent encore parfois l'occasion d'admirer l'une des célèbres Ford de modèle T qui, au prix de certaines d'heures de restauration, exhibe non sans fierté ses belles roues à rayons de bois. Malheureusement pour les nostalgiques, l'époque des phares au kérosène, des banquettes arrière escamotables et des pneus en caoutchouc plein est bel et bien révolue et les progrès technologiques amènent inexorablement l'Ontario vers une toute nouvelle ère de transports.

Ces interventions ont permis aux entreprises visées de réaliser des économies de plus de 5 millions de dollars au chapitre de la distribution et d'augmenter leur chiffre d'affaires annuel de 11 millions de dollars, grâce à une meilleure compétitivité.

Par ailleurs, la ligne téléphonique sans frais du Service d'information sur le transport de marchandises pour le Nord de l'Ontario a transmis des renseignements détaillés à 159 entreprises au cours de l'année. Ce service a fait réaliser aux sociétés ontariennes des économies d'environ 2,3 millions de dollars au chapitre des coûts de distribution. En aidant l'entreprise à accroître son efficacité et sa compétitivité, les conseils sur la distribution fournis par le ministère ont contribué au renouveau économique de l'Ontario, à la création de nouveaux emplois et à maintenir des emplois existants.

Le système COMPAS : un succès international

Nouveau système d'information électronique interactif à l'intention des automobilistes, le système ontarien COMPAS a d'abord été installé il y a deux ans sur un tronçon de l'autoroute 401, dans la partie nord de Toronto, entre le chemin Martin Grove et la rue Yonge. Le ministère a depuis prolongé l'installation sur une longueur de 5 km sur l'autoroute 401, entre le chemin Martin Grove et la promenade Renforth. Les panneaux électroniques transmettent de l'information aux automobilistes et leur signalent tous les problèmes qui surviennent sur ce tronçon d'autoroute constamment surveillé.

Ce système vise à maximiser la capacité existante des autoroutes en réduisant les encombrements, les collisions et les retards, ainsi qu'à limiter la consommation de carburant et les émissions polluantes dues aux embouteillages aux heures de pointe.

L'un des éléments clés de ce dispositif est le Système de renseignements sur la circulation et l'état des routes (SRCER), qui transmet par télexcopieur des informations routières exactes, à la minute près, aux médias, aux services d'urgence et aux services intéressés, en ce qui concerne les accidents, les retards et les travaux de construction et d'entretien. Le SRCER fonctionne avec succès dans toute la région de Toronto depuis le printemps de 1991. Au début de 1992, le



élargi d'un réseau de transport pleinement intégré. L'étude tiendra de soupeser les priorités des localités en matière de transport, compte tenu des orientations de la province à ce chapitre et de leurs composantes économiques, sociales, environnementales et d'aménagement du territoire.

Recourant à de nombreuses consultations publiques, le projet TRANSFOCUS 2021 est la première intervention de l'Ontario visant à harmoniser les besoins et les aspirations des localités avec les exigences futures du système global des transports de la province. Le résultat? Un plan de transport détaillé sur 30 ans, dont la mise en oeuvre permettra d'assurer le déplacement efficace des personnes et des biens ainsi que de répondre aux besoins du public, des entreprises et de l'industrie.

Les transports ontariens : une présence mondiale

L'année 1992 a été particulièrement animée pour le bureau des partenariats et des relations extérieures récemment mis sur pied par le ministère. De concert avec le bureau de l'industrie des transports, celui-ci est chargé de coordonner les activités du ministère avec divers intervenants externes de l'Ontario et d'ailleurs dans le monde. Le ministère a accueilli cette année une quinzaine de délégations étrangères représentant entre autres pays, l'Australie, la Chine, le Ghana, l'Islande, l'Inde, l'Indonésie, la Corée, la Namibie, la Norvège et l'Arabie saoudite.

L'un des principaux objectifs du ministère sur le plan international est d'appuyer les entreprises ontariennes qui produisent ou distribuent des biens ou des services dans le domaine du transport. Le ministère aide les entreprises ontariennes des secteurs secondaire et tertiaire à établir des contacts avec les gouvernements de pays étrangers pour les aider à y décrocher des contrats, qui favoriseront l'exportation de biens, de services et de technologies en provenance de l'Ontario.

Le ministère a déjà aidé nombre d'entreprises ontariennes et canadiennes à obtenir des contrats internationaux dans le domaine des systèmes de gestion de la circulation autoroutière, du génie-conseil ainsi que du matériel de transport. Cette année, ses fonctionnaires ont fourni à de nombreuses sociétés

Des services de consultation pour accroître la compétitivité des PME

ontariennes des conseils techniques, financiers et commerciaux, et les ont aidés à établir un réseau de contacts ainsi qu'à mettre en marché toute une gamme de nouveaux produits. Le ministère a en outre favorisé l'échange d'informations sur les techniques et les produits, participe à la mise sur pied d'un consortium d'exportation ontarien et fournit nombre de lettres de référence à des entreprises ontariennes désirant offrir leurs services à l'étranger.

Au cours de la dernière année, le MTO a collaboré avec des entreprises du secteur privé, la communauté urbaine de Toronto et d'autres ministères provinciaux pour faire de Toronto l'hôte de la conférence internationale que tiendra la Fédération routière du monde entier sont attendus à cet événement, ce qui offrira une occasion en or aux entreprises de l'Ontario et du Canada de présenter leurs produits et leurs services dans le domaine des transports.

L'intensification de la concurrence qui caractérise l'économie contemporaine peut présenter un défi de taille pour les PME aux prises avec des problèmes de transport ou de distribution ou voulant percer de nouveaux marchés. Nombre de ces entreprises savent qu'elles peuvent compter sur les conseils du bureau des Services de distribution du ministère pour accroître leur compétitivité.

Les conseillers en distribution du ministère offrent des renseignements techniques ainsi que des conseils individuels et des recommandations visant à aider les entreprises à parfaire leur capacité de gestion logistique, ainsi qu'à améliorer leurs résultats et leur compétitivité globale. Ces services, de même que les études détaillées de localisation effectuées pour des entreprises voulant s'établir en Ontario, ont grandement stimulé le développement et la croissance économiques de nombreuses localités de la province.

Pendant le dernier exercice, le personnel du bureau des services de distribution pour des PME, en plus de réaliser 174 rapports détaillés pour des PME, a préparé en tout 19 projets exhaustifs de développement économique communautaire dont ont profité toutes les régions de

société emploie 860 personnes dans ses usines de Thunder Bay et de Kingston et assure en outre du travail à plus de 2 000 personnes travaillant pour ses nombreux fournisseurs.

D'origine québécoise, Bombardier est une

entreprise canadienne qui possède de solides

antécédents dans le domaine des transports en

commun. Au cours des 17 dernières années,

l'entreprise a vendu du matériel roulant pour une

valeur d'environ quatre milliards de dollars, dont

90 pour 100 ont été exportés vers plus de 20 pays.

TRANSFOCUS 2021 : un plan de 30 ans pour la région de Niagara-lac Érie

Jusqu'à tout récemment, une grande partie de la structure organisationnelle du ministère était vouée à l'étude et à la planification de chacun des principaux modes de transport : routier, ferroviaire, maritime et aérien.

Cependant, en 1991-1992, l'imbrication de plus en plus étroite de ces modes de transport, et l'importance croissante de leurs dimensions sociales

et économiques ont incité le MTO à repenser sa

planification. Renonçant à une conception

fragmentaire des transports, le ministère en privilégie

desormais la complémentarité, dans un réseau unifié.

Ce changement a amené le ministère à effectuer la

première d'une série d'études de planification

stratégique intégrée sur les transports multimodaux,

prévue au cours des années 1990.

Baptisée TRANSFOCUS 2021, cette étude a pour

objectif d'élaborer un plan stratégique détaillé à long

terme qui s'appliquera à une vaste région, comprenant

les secteurs de Niagara, Halimand-Norfolk, Hamilton-

Wentworth, le comté de Brant et la ville de Brantford.

La zone étudiée constitue l'un des couloirs les plus

névralgiques pour les transports en Ontario au point de

vue de l'économie.

TRANSFOCUS 2021 fera le point sur la situation

actuelle et les perspectives de développement de tous

les principaux modes de transport : routier, ferroviaire,

maritime et aérien, en tenant compte des besoins des

personnes handicapées ou âgées, dans le contexte

adjoint responsable de la planification, du prestigieux Distinguished Service Award, pour le rôle de premier plan et la vision exceptionnelle exercés dans le

domaine des transports en commun en Amérique du Nord.

En 1991-1992, le ministère a octroyé au total

422,5 millions de dollars aux municipalités aux fins

d'exploitation et d'expansion des transports en

commun, soit 5 pour 100 de plus que pour l'exercice

précédent. Dans l'ensemble, 80 municipalités ont

bénéficié de crédits au chapitre des systèmes de

transport traditionnels, fonds qui ont servi à protéger

les investissements considérables existants, ainsi qu'à

maintenir la qualité et la fiabilité des services.

Au cours de l'exercice financier, les dépenses en

immobilisations du ministère au chapitre des

transports en commun ont totalisé 172,9 millions de

dollars. Ces fonds ont permis l'achat de 233 autobus,

l'acquisition de matériel informatique destiné à

accroître la sécurité et l'efficacité des services, le

parachèvement de garages à St. Catharines, London et

Mississauga, la construction de nouveaux terminus à

Barrie et Cambridge et le démarrage d'un certain

nombre de projets d'immobilisations liés aux

transports en commun ailleurs dans la province.

Les transports en commun constituent une

importante source d'emplois à valeur ajoutée pour

l'Ontario. La plupart des fonds octroyés par le

ministère aux transports en commun sont dépensés

par les municipalités pour acheter des biens et des

services produits par des entreprises ontariennes,

parmi lesquelles figurent d'importants constructeurs

de matériel de transport à Mississauga et Thunder Bay

et une multitude d'autres fournisseurs répartis dans

l'ensemble de la province.

Pour contribuer à la vitalité et à l'essor de

l'industrie ontarienne du matériel ferroviaire, l'Ontario

a entamé des négociations avec Bombardier Inc.

relativement à la vente de la Société de développement

du transport urbain (SDTU), société de la Couronne

ontarienne. Seule entreprise de construction de

matériel roulant en Ontario, en 1991-1992, cette



roulier municipal susciteront une croissance économique dans toute la province. Le MTO paie entre la moitié et la totalité des coûts des travaux, selon la taille et la capacité de payer des municipalités visées, et le type de chantier mis en oeuvre. Le ministère participe en outre au financement des traversiers municipaux, des liaisons routières, des routes d'aménagement, des routes traversant les régions non constituées en municipalité, des trottoirs de canton ainsi que des programmes de démonstration des transports.

Au cours de l'exercice 1991-1992, le ministère a consacré au total 826 millions de dollars à

l'amélioration et à l'entretien du système routier municipal. Ces fonds ont été répartis entre 879 municipalités comprenant régions, comtés, cités et villes, cantons, villages et premières nations.

Ces dépenses ont soutenu activement l'emploi dans des centaines de localités de la province, contribuant à

fournir du travail aux quelque 8 000 employés

municipaux permanents affectés à l'entretien et à la

construction des routes. Le ministère a en outre fourni, directement et indirectement, du travail à des centaines

d'entrepreneurs et de fournisseurs locaux.

Dans le cadre du Programme antirecession de la

province, les routes municipales ont bénéficié de plus

de 52 millions de dollars en subventions, ce qui a

contribué à stimuler l'emploi dans toute la province.

Au total, 546 chantiers ont été entrepris, allant du

creusement de fossés sur le bord des routes à la

refection complète de routes et de ponts.

L'Ontario maintient sa réputation de chef de file en matière de transports en commun

Au cours des quatre dernières décennies, les trans-

ports en commun ontariens ont connu une croissance

phénoménale. Première entité en Amérique du Nord à

subventionner les transports en commun locaux,

l'Ontario s'est taillé et maintient une place de choix et

une réputation en tant que chef de file au chapitre de la

prestation de services de transports en commun

ordinaires et spécialisés, ainsi que de la fabrication de

dispositifs et de matériel connexes.

Le leadership de l'Ontario a été consacré cette

année par l'attribution à Gerry Johnson, sous-ministre

de 50 nouveaux ponts. Dans l'ensemble, ces chantiers ont fourni l'équivalent d'un an de travail à temps plein à quelque 14 000 personnes. Voici les principaux chantiers entrepris ou poursuivis au cours de l'exercice :

- l'élargissement de quatre à six voies de tronçons de l'autoroute 401, entre London et Woodstock;
- le parachèvement des travaux d'élargissement à quatre voies de la voie rapide E.C. Row, à Windsor;
- la construction de la route 24 (nouveau tronçon) aux environs de la rue Hespeler, à Cambridge;
- la construction de l'autoroute 403 entre Ancaster et Brantford;
- le prolongement de l'autoroute 403 dans le secteur de Burlington entre l'autoroute Queen Elizabeth et la route 5;
- la construction de l'autoroute 407 entre l'autoroute 427 et la rue Dufferin, au nord de Toronto;
- l'élargissement de la route 115 menant à Peterborough;
- l'élargissement de quatre à six voies de l'autoroute 417 (Queensway, à Ottawa) entre l'avenue Woodroffe et la promenade Moodie;
- la construction de la nouvelle liaison de l'autoroute 416 entre la route 16, à la hauteur du chemin Century, et l'autoroute 417;
- la construction de l'échangeur de la route 11/17 à North Bay;
- la construction d'un nouvel échangeur pour la route 69 (nouveau tronçon) et la route 124, à Parry Sound;
- la refecton de la route 61 entre Thunder Bay et la frontière américaine.

Consolidation du réseau routier municipal

Les 136 544 km de voies du réseau routier

municipal de l'Ontario sont une composante essentielle

du système de transport de la province et contribuent à

l'efficacité des déplacements des personnes comme des

biens dans l'ensemble de ses régions. Ce réseau croît

au rythme d'environ 600 km par année, et comprend

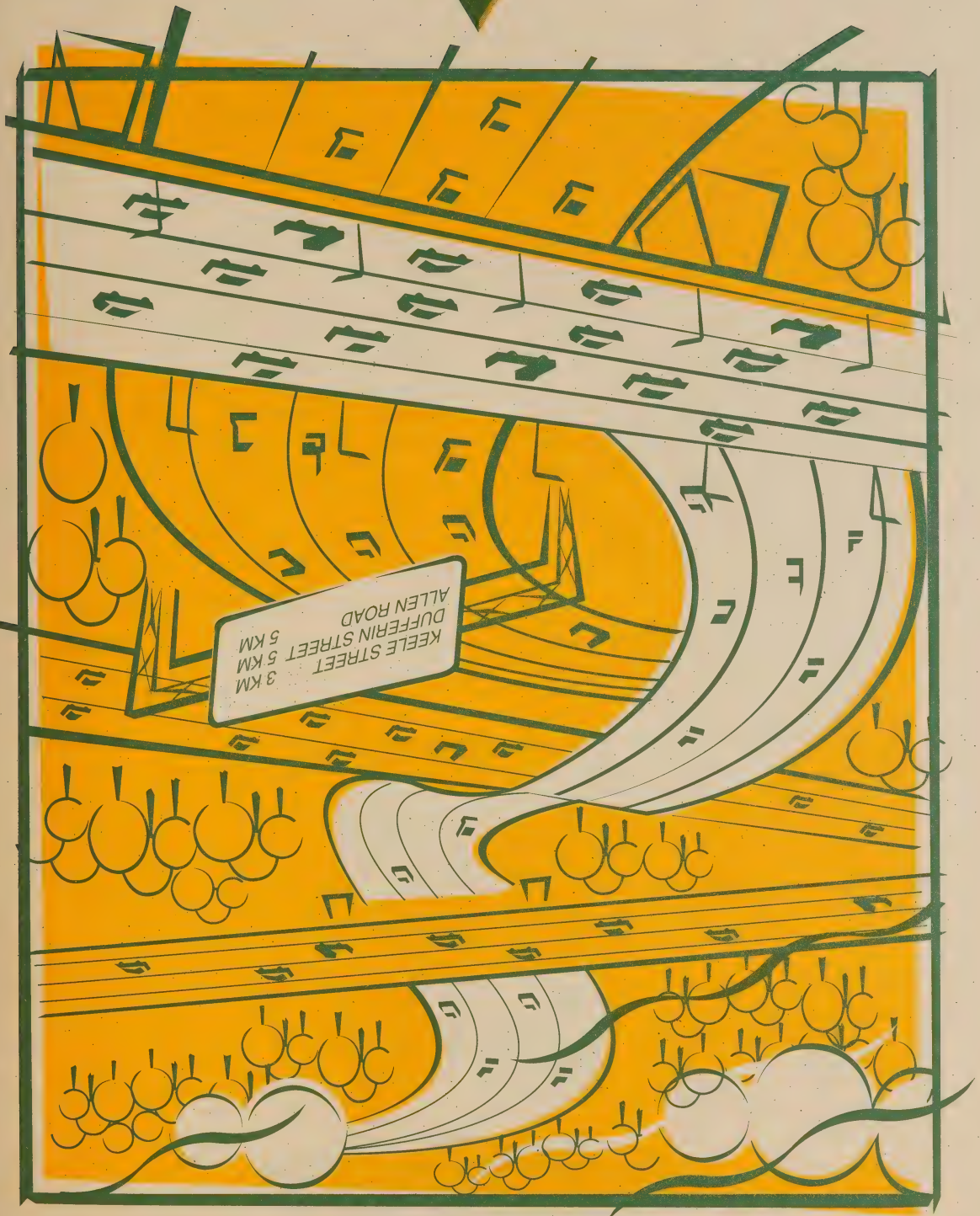
8 824 ponts dotés de travées de plus de 6 m.

Les fonds et les subventions consacrés par le

ministère à la construction et à l'entretien du système



KEELE STREET
3 KM
DUFFERIN STREET
5 KM
ALLEN ROAD
5 KM



Emploi et renouveau économique

Au cours de l'exercice 1991-1992, entamé le 1^{er} avril 1991, le ministère bénéficiait d'un budget de 2,84 milliards de dollars, dont environ deux milliards de dollars au titre des immobilisations, soit le plus important budget d'immobilisations de tous les ministères de l'Ontario. Plus de la moitié de ce budget, soit 1,3 milliard de dollars, était destinée aux paiements de transfert versés aux municipalités de la province pour entretenir et construire des routes locales, maintenir et développer les transports en commun, ainsi que pour assurer d'autres services de transport visant à favoriser le dynamisme des collectivités.

Les dépenses du ministère, notamment en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes ainsi que le soutien aux routes municipales, ont été l'équivalent d'une année entière de travail à temps plein pour plus de 31 000 personnes, en plus de fournir un solide appui aux 300 000 travailleurs et travailleuses affectés au secteur des transports à l'échelle de la province. Dans le Nord de l'Ontario, le ministère emploie directement quelque 2 000 personnes, et les salaires annuels qu'il leur verse, au montant de 87,5 millions de dollars, en font l'un des principaux employeurs de la région.

En 1991-1992, le MTO a affecté une partie importante de ses dépenses en immobilisations, soit 75 millions de dollars, au Programme antirecession de la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers de routes municipales, lesquels ont contribué à fournir du travail dans les localités de la province durablement touchées par le ralentissement de l'économie ontarienne.

Development et refecion du réseau routier provincial

En 1991-1992, le ministère a attribué des contrats de construction et d'entretien des routes d'une valeur de plus de 420 millions de dollars. Les travaux à cet effet ont assuré la refecion de 850 km de routes, le remplacement de 15 ponts, l'élargissement de routes sur une distance de 35 km, la construction de nouvelles routes sur une distance de 9 km, la mise en place

Au cours de la dernière année, l'Ontario s'est appliqué à trouver des façons de s'adapter aux changements structurels que subit notre économie. Phénomène mondial, ces changements ont forcé gouvernements et entreprises à accroître leur efficacité pour acquiescer de leur mandat, demeurer compétitifs et surmonter les vicissitudes économiques de cette période de transition.

Le ministère des Transports s'est, quant à lui, fixé pour objectif de veiller à ce que les systèmes de transport de l'Ontario favorisent la compétitivité économique et le développement social de la province. Avec des ressources limitées, le ministère a concentré ses efforts sur la prestation de services efficaces, bien intégrés et respectueux de l'environnement, qui répondent aux besoins d'une population de plus en plus nombreuse et diversifiée. Comme le démontre le présent rapport pour l'exercice 1991-1992, le ministère a obtenu des résultats probants.

Trait d'union entre le passé et l'avenir

En septembre 1991, le ministère a fêté son 75^e anniversaire, donnant ainsi l'occasion à tous les membres de son personnel de faire le point sur les réalisations et les services offerts aux Ontariens et aux Ontariennes. Le MTO en a profité pour réitérer son engagement à intervenir efficacement à l'ère du XXI^e siècle et pour rappeler à son personnel les nombreux défis qu'il lui reste à relever et l'importance de toujours être à l'affût de solutions efficaces.

L'Ontario a beaucoup évolué depuis la création en 1916 du prédécesseur du MTO, le ministère des voies publiques, alors chargé d'entretenir les quelques routes du mandat de répondre aux besoins de transport de toute la province, dont ceux des personnes ayant une déficience, en plus de veiller à l'entretien et au développement d'un grand réseau intégrant tous les principaux modes de transport : routier, ferroviaire, maritime et aérien.



L'année qui vient de s'écouler a été un défi pour plusieurs d'entre nous en Ontario et pour ceux qui sont au gouvernement. Au cours de 1991-1992, la demande pour les services publics provinciaux a connu la plus forte demande, tandis que les revenus ont diminué pour la première fois en plus de 40 ans.

Au moment où l'Ontario s'orientait vers une reprise et un renouveau économique, le principal défi du gouvernement était de contenir efficacement la récession, amorcer le renouveau économique, sauvegarder les emplois et attirer de nouveaux investissements tout en maintenant les services publics et sociaux nécessaires.

Le gouvernement et les agences gouvernementales ont conjugué leurs efforts pour réduire les coûts, rationaliser l'exploitation de manière à favoriser l'efficacité globale. Ces efforts ont par ailleurs permis au gouvernement d'atteindre la plupart des objectifs principaux qu'il s'est donnés tant dans le domaine économique que celui des services sociaux de la province, tout en poursuivant sa stratégie en matière d'investissements.

Le gouvernement accorde une grande importance aux systèmes de transports efficaces, d'autant plus qu'ils maintiennent et stimulent l'économie de la province. En effet, les systèmes de transports routier, aérien, ferroviaire et maritime de l'Ontario représentent des

Gilles Pouliot

Le ministre des Transports,
Gilles Pouliot

Le présent rapport annuel décrit quelques uns des points saillants des efforts de renouveau économique du ministère et d'autres réalisations importantes. Pour notre part, au ministère et au sein du gouvernement, nous sommes fiers des services que nous avons offerts à la population ontarienne.

Le secteur des transports est un secteur à grande portée économique et qui a, par conséquent, le potentiel d'appuyer des milliers d'emplois dans la province. Il me fait plaisir de constater qu'au cours de cet exercice, le ministère a créé l'équivalent de 31 000 emplois à temps plein pour une année dans le cadre de son Programme de construction et de réfection des routes municipales ainsi que son programme de routes provinciales.

Le secteur des transports est un secteur à grande portée économique et qui a, par conséquent, le potentiel d'appuyer des milliers d'emplois dans la province. Il me fait plaisir de constater qu'au cours de cet exercice, le ministère a créé l'équivalent de 31 000 emplois à temps plein pour une année dans le cadre de son Programme de construction et de réfection des routes municipales ainsi que son programme de routes provinciales.

Le secteur des transports est un secteur à grande portée économique et qui a, par conséquent, le potentiel d'appuyer des milliers d'emplois dans la province. Il me fait plaisir de constater qu'au cours de cet exercice, le ministère a créé l'équivalent de 31 000 emplois à temps plein pour une année dans le cadre de son Programme de construction et de réfection des routes municipales ainsi que son programme de routes provinciales.

Table des matières

Message du Ministre	2
Renforcement de l'économie ontarienne	3
Mise sur pied d'un réseau de transports durable	11
Accroissement de l'efficacité	16
Amélioration de la sécurité	18
De nouveaux horizons en matière d'accessibilité	19
Sommaire	23
Organigramme	24
Dépenses	26

Vous pouvez vous procurer des exemplaires de ce rapport au coût de 2,50 \$ l'unité de Publications Ontario, 880, rue Bay, Toronto (Ontario) M7A 1N8, téléphone (416) 326-5300 ou au numéro sans frais d'interurbain 1-800-668-9938. Les chèques et les mandats doivent être émis à l'ordre du trésorier de l'Ontario et doivent être joints à la commande. ISSN 0843-4042

M - An official report of Environment Canada
M - Rapport officiel d'Environnement Canada

Over 95% recycled paper
excluding 50% post
consumer fibre
Plus de 95% de papier
recyclé dont 50% de fibres
post consommation



RAPPORT ANNUEL 1991 • 1992

Ministère des Transports

